

Mémoire de Master 2
Aménagement et Projets de Territoires
Université Toulouse Jean Jaurès, Département Géographie

réalisé par Laura Duponteil

Thème

Les Mobilités au sein du PETR Midi-Quercy :
Relation entre offre de transport, pratiques de mobilité et
logiques de choix modales

Juin 2016



Mémoire dirigé par : Sébastien Lecorre, Directeur de mémoire
Stage encadré par : Julien Philipot, Maître de stage

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier toutes les personnes qui ont contribué au succès de mon stage et qui m'ont aidé lors de la rédaction de ce mémoire.

Tout d'abord, je remercie mon directeur de Mémoire, Sébastien Lecorre, pour ses conseils et sa disponibilité.

Je tiens à remercier Monsieur Treinsoutrot, Directeur du CEREMA pour m'avoir accueilli au sein de cet établissement.

Je remercie également l'ensemble du personnel du CEREMA pour leur accueil et leur disponibilité. Je remercie plus particulièrement les membres du service Territoires, Accessibilité et Déplacements : Julien Philipot, mon maître de stage, pour m'avoir fait partager toute son expérience et ses compétences, mais aussi André Nourrisson, Anne Guercy et Emmanuel Delamarre. Tous ont permis que mon stage se déroule dans les meilleures conditions et soit vécu comme une bonne expérience.

Enfin, je tiens à remercier les personnes qui m'ont conseillé et relu lors de la rédaction de ce mémoire : Sandra Seyral et Morgane Blain.

Enfin, merci à tous ceux que j'aurais omis de nommer.

SOMMAIRE

Introduction

Chapitre 1 : Diagnostic et enjeux de la mobilité dans le PETR Midi Quercy

- I. Le contexte territorial du PETR MIDI QUERCY : Une rupture Est/Ouest
- II. Structuration du territoire par différents pôles ruraux
- III. L'offre de transport sur le territoire

Chapitre 2 : L'enjeu des pratiques de mobilité sur le territoire Midi Quercy

- I. Un usage massif de la voiture pour les déplacements domicile-travail, situation du PETR Midi Quercy
- II. Les déplacements de commerces, de services et de loisirs : l'enjeu de l'accessibilité sans la voiture

Chapitre 3 : Les représentations sociales de la mobilité au cœur du processus de choix modale

- I. La multiplication des facteurs de décision : produit de différentes dimensions dans les logiques de choix
- II. La dimension résidentielle : l'influence de l'environnement social sur les représentations des modes de transports
- III. La dimension du risque : entre prudence rationalisée et peur incontrôlée

Conclusion

Bibliographie

Table des matières

Table des annexes

INTRODUCTION

Les mobilités occupent une place stratégique dans notre quotidien. Elles sont inévitables, aussi bien dans notre vie professionnelle que pendant notre temps libre. Le monde communique et les kilomètres ne constituent plus le même obstacle qu'il y a quelques années. De fait, les moyens de se déplacer se sont naturellement développés avec le temps. Aujourd'hui la voiture, bien que très présente, n'est pas le seul mode à offrir une liberté de mouvement.

Seulement, cette hypermobilité n'est pas sans conséquence : la distance des flux quotidiens s'est fortement allongée, ce qui entraîne une plus forte consommation de CO². Les actifs se permettent d'éloigner leur lieu de résidence de leur lieu de travail pour profiter des aménités de la périphérie de la ville. C'est pourquoi l'enjeu de développer les modes alternatifs et collectifs s'est renforcé dans les politiques de mobilité.

Les déplacements individuels sont devenus « la bête noire » des autorités organisatrices de transport. Diminuer les émissions en CO² et désengorger les centre-villes des flux de voitures sont des problématiques omniprésentes dans les discours politiques. Depuis la démocratisation de la voiture dans les années soixante, le « tout voiture » s'est petit à petit instauré sur tout le territoire, offrant liberté et confort à un grand nombre d'automobilistes. Nous payons aujourd'hui les conséquences de la prolifération de ce mode de transports : manque de stationnement, embouteillages aux heures pendulaires, pollution, etc.

Les territoires ruraux connaissent une problématique différente mais tout aussi gênante : le phénomène de village dortoir. En effet, ces territoires attirent de nouveaux arrivants mais généralement il s'agit d'actifs travaillant dans un pôle urbain à proximité. Ces communes rurales ou périurbaines n'ont bien souvent qu'une attractivité résidentielle qui limite le potentiel de dynamiques économiques du territoire.

L'objectif n'est pas forcément de réduire la mobilité mais de réduire les conséquences négatives qu'elle produit. Cela se traduit par des lignes « grande vitesse » sur de longues distances avec l'offre ferroviaire, l'augmentation des transports collectifs urbains ou encore l'exclusion de la voiture dans les centres ville par le biais de piétonisation de certaines rues. Toutes les échelles sont concernées par cette question et aménagent leur territoire en fonction de leurs enjeux.

Dans ce système complexe, l'individu doit s'appropriier ces services de transports, mais savoir quelle est l'autorité compétente de chaque mode de transport lui échappe généralement.

La communication n'est pas toujours bien faite et les usagers peinent parfois à trouver les informations dont ils ont besoin. Bien qu'Internet ait facilité l'accès aux renseignements, il ne permet pas toujours de familiariser les habitants aux nouveaux modes qui leurs sont inconnus (exemple du transport à la demande). L'enjeu pour la collectivité est d'identifier les lacunes des services et de cibler les besoins des usagers et leur profil.

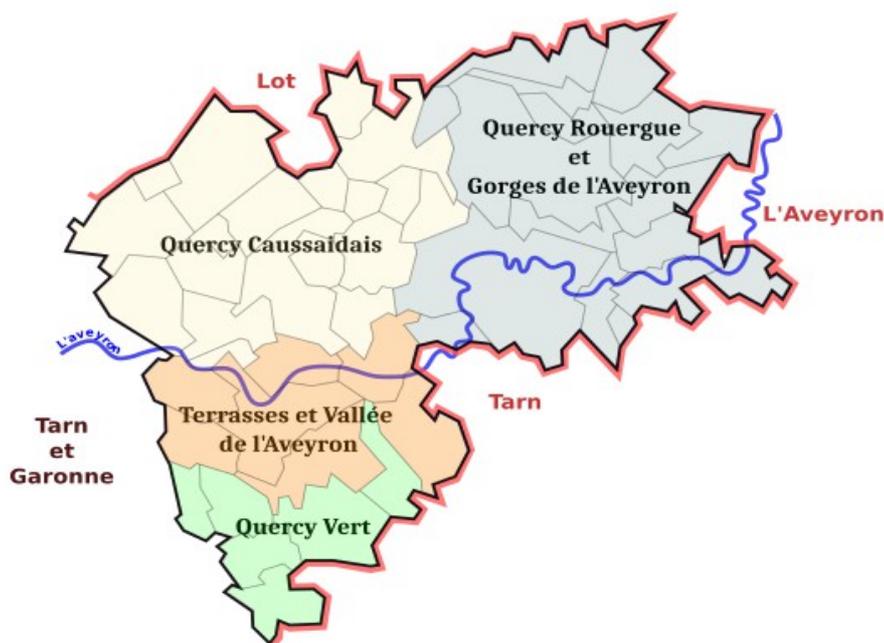
Dans cette étude, nous allons étudier la problématique des mobilités sur un territoire rural : le Pôle d'Équilibre de Territoire Rural (PETR) Midi Quercy. Les enjeux ne sont pas les mêmes qu'en ville. Ce sont des milieux généralement isolés, enclavés, peu dense... Cependant tous les territoires ruraux ne sont pas logés à la même enseigne. L'INSEE distingue plusieurs catégories : le rural sous influence urbaine, les pôles ruraux, la périphérie des pôles ruraux et le rural isolé.

Ces quatre catégories sont représentées dans notre territoire d'étude. Ce qui va nous permettre d'analyser les différentes dynamiques de déplacements sur chacune d'elles.



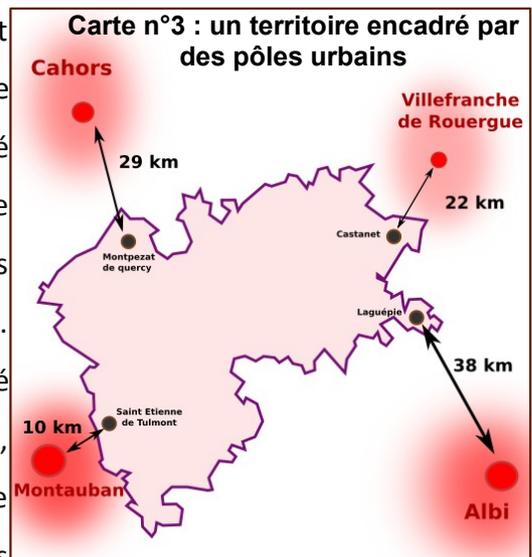
Source : GTEC et CAUE Tarn-et-Garonne

Carte n°2 : LE PETR Midi Quercy



Source : Réalisation Laura Duponteil, 2016

Le PETR Midi Quercy se situe à l'est du Tarn est Garonne. Il est bordé par trois autres départements : le Lot, l'Aveyron et le Tarn. C'est un territoire rural encadré par trois pôles urbains (Montauban, Cahors et Albi) et une ville moyenne (Villefranche de Rouergue). La ville la plus influente et la plus proche du territoire est Montauban. Elle est principalement responsable de l'attractivité résidentielle de l'ouest du territoire. L'est du territoire, dont le caractère rural est plus prononcé, échappe à cette force influence urbaine et s'épanouit autour de petits pôles ruraux.



Source : Réalisation Laura Duponteil, 2016

L'application de la loi « Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d’Affirmation des Métropoles » (MAPTAM), au 1^{er} Janvier 2015, a permis au Pays Midi Quercy de se changer en PETR et ainsi de renforcer la coopération entre les différentes communautés de communes qui le compose. Dans le cadre d'un projet de développement durable, il ambitionne de renforcer son attractivité et les solidarités territoriales de ses différentes collectivités : la communauté de communes Quercy Caussadais (CCQC) avec 20 321 habitants, la communauté de communes Terrasses et Vallée de l'Aveyron (CCTVA) avec 16 119 habitants, la communauté de communes Quercy Vert (avec CCQV) avec 5 299 habitants et la communauté de communes Quercy Rouergue et Gorges de l'Aveyron (CCQRGA) avec 7 953 habitants.

Notre étude s'attachera à étudier les mobilités sur l'ensemble du territoire par une analyse de l'offre existante, des sorties de terrain, des entretiens avec quelques acteurs du territoire et une analyse statistique des déplacements domicile-travail. L'objectif est de comprendre comment les usagers se déplacent sur le territoire et ce qui les pousse à choisir un mode de transport plutôt qu'un autre ?

De manière plus générale :

Qu'est-ce qui détermine la mise en place de pratiques des mobilités sur ce territoire ? Quels sont les facteurs qui entrent en ligne de compte et quels sont leurs relations entre eux ?

Cette étude a été réalisée au sein du Centre d'étude et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) qui dépend du ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer. Il s'agit d'un établissement public à caractère administratif qui travaille en collaboration avec les collectivités territoriales.

Le PETR Midi-Quercy nous a mandatés pour exécuter un pré-diagnostic des mobilités sur son territoire afin d'envisager un futur plan de mobilité rural (PMR).

Notre objectif, dans ce mémoire, est de comprendre comment se mettent en place les pratiques de déplacements afin de mieux pouvoir envisager les mobilités de demain et d'agir efficacement sur le territoire par le biais de projets adaptés.

Dans un premier temps, nous étudierons la structure de ce territoire selon les bassins de vie et non selon les périmètres délimités des collectivités. Nous nous intéresserons à ce qui fait son attractivité et son dynamisme avant de recenser l'offre de déplacement existante.

Dans un deuxième temps, nous nous intéresserons à comprendre comment les usagers se déplacent (notamment pour les trajets domicile-travail), à déterminer leurs modes de vie et leurs pratiques de déplacements. Nous serons alors en mesure d'établir les freins et les leviers, en termes de mobilité, sur le territoire.

Dans un troisième temps, nous nous intéresserons aux facteurs, directement liés à l'individu, qui interviennent dans la construction de nos modes de vie. Nous nous pencherons sur les représentations mentales et sociales que nous avons des différents modes de transport pour mieux penser l'avenir en termes de déplacement. En effet, pour concevoir de nouveaux modes de vie et faire évoluer les mentalités, il faut d'abord comprendre comment ces dernières fonctionnent et comment elles sont construites.

CHAPITRE 1 :
Diagnostic et enjeux de la mobilité
dans le PETR Midi Quercy

L'enjeu de ce diagnostic est de réussir à comprendre les dynamiques qui régissent ce territoire malgré sa taille importante. Dans un premier temps, nous allons étudier les différentes influences urbaines qui façonnent le territoire et modifient sa nature rurale au fil du temps.

Dans un second temps, nous axerons notre analyse du territoire sur les pôles ruraux qui le structurent afin de mieux saisir son organisation et ses spécificités. Une fois les bassins de vie et de déplacement identifiés, nous recenserons, dans une dernière partie, l'offre en déplacement sur le territoire.

L'objectif de ce chapitre est de nous donner une première lecture du territoire grâce à un bref diagnostic. Il s'agit de saisir la nature du PETR Midi Quercy (rural/périurbain), mais aussi son fonctionnement (pôles d'emplois et de services), afin de déterminer les enjeux cruciaux du territoire. Ce diagnostic pose les bases nécessaires à l'analyse des déplacements du territoire.

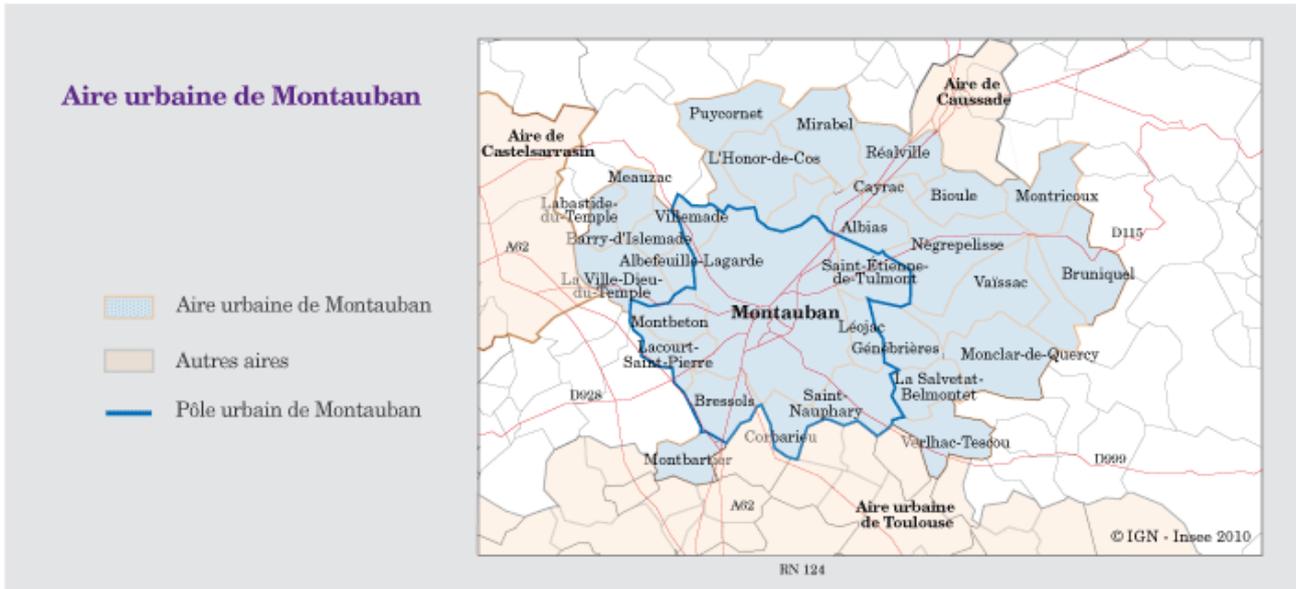
I. Le contexte territorial du PETR MIDI QUERCY : Une rupture Est/Ouest

Selon les données de l'INSEE, le PETR Midi Quercy est structuré par un pôle d'emplois (Caussade) et deux pôles ruraux autonomes. (Nègrepelisse et Saint Antonin Noble Val). Les influences extérieures les plus marquées sont tout d'abord celles de Montauban (58 000 habitants), pour l'est du territoire, puisqu'il s'agit d'un important pôle d'emplois et de services et, dans une moindre mesure, Villefranche de Rouergue (12 000 habitants), pour l'ouest du territoire, qui permet de compléter l'offre de services et d'activités de proximité. En revanche, les influences de Toulouse (au sud) et Cahors (au nord) sont mineures.

A) Une partie du territoire sous influence urbaine

Sur la carte, ci-dessous, nous pouvons voir l'influence qu'exerce Montauban sur une importante partie du territoire. Cela s'explique par le fait que son aire urbaine comprend toute la partie sud du PETR Midi Quercy. La commune de Caussade, parce qu'elle fait figure de pôle d'emplois, constitue la limite du périmètre de cette aire urbaine.

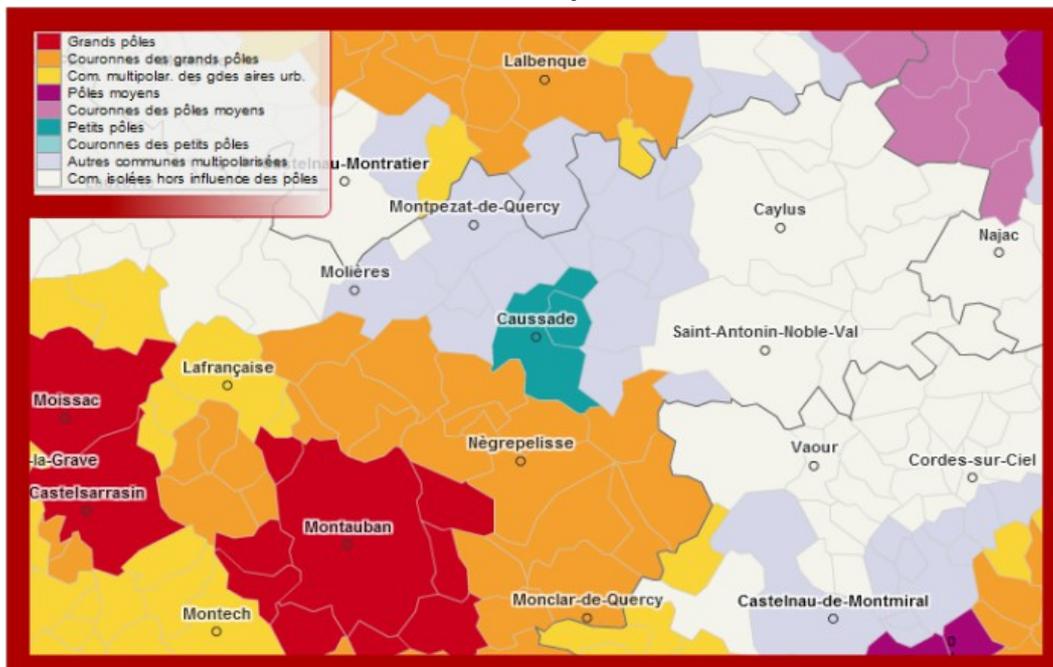
Carte n°4 : Aire Urbaine de Montauban



Sources : Insee - Recensements de la population, Omphale 2010

Alors que l’ouest du territoire est sous une forte influence urbaine, à l’inverse l’est du territoire est complètement isolé (cf carte ci-dessous). Ces caractéristiques territoriales vont conditionner les modes de vie et donc les déplacements sur le territoire. D’un côté, l’ouest du territoire rattaché à Montauban et aux services que la commune propose, de l’autre, l’est du territoire tourné vers le commerce de proximité et limité en services.

Carte n°5 : Influences urbaines du PETR Midi Quercy

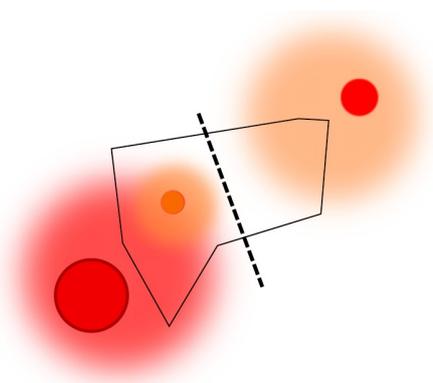


Source : géoclip, 2010

La commune de Caussade est le pôle majeur du territoire qui, par son offre d'emplois, de logements et de commerces, concentre de nombreux déplacements et une forte population (par rapport au reste du territoire). Bien que sa population ne soit pas insensible à l'attractivité de Montauban, Caussade est un territoire en pleine expansion.

À l'est, le caractère rural est plus fortement marqué, le territoire complète donc son offre d'équipements et de services via la commune Villefranche de Rouergue.

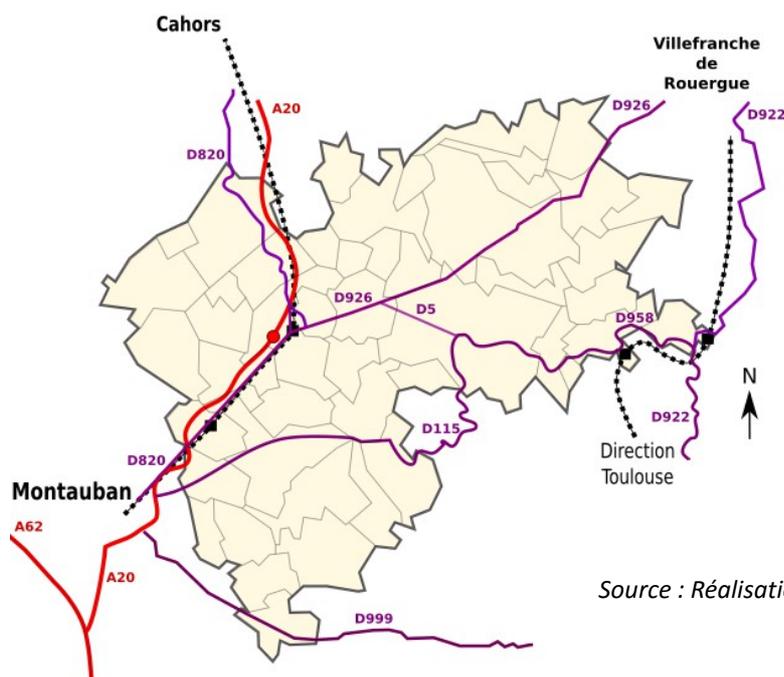
En revanche le patrimoine bâti et naturel constitue un véritable atout pour la communauté de communes Quercy Rouergue et Gorges de l'Aveyron qui tire son attractivité du tourisme.



B) Un positionnement stratégique renforcé par un bon maillage des voies de communication à l'ouest du territoire

Le PETR Midi Quercy est traversé par plusieurs voies de communication structurantes, notamment dans sa partie Ouest. Situé au centre de plusieurs villes moyennes, il attire, depuis quelques années, de nouvelles populations (solde migratoire positif). La carte ci-dessous, permet de rendre compte de l'enjeu stratégique de la situation du PETR Midi Quercy.

Carte n°6 : Le réseau routier et ferré du le PETR Midi Quercy



Source : Réalisation Laura Duponteil, 2016

L'axe principal de déplacements est Montauban – Cahors. Ces deux pôles urbains sont reliés par la route D820, l'autoroute A20 et une voie ferrée. Un échangeur est situé au niveau de la commune de Caussade.

D'autres axes routiers traversent le territoire. Ils offrent un maillage entre les différents pôles ruraux et permettent de rejoindre les grands pôles urbains (Cf carte ci-dessous). Les populations se concentrent le long de ces axes.

La route D926 relie Caussade à Villefranche de Rouergue et traverse toute la partie nord de la CCQRGA.

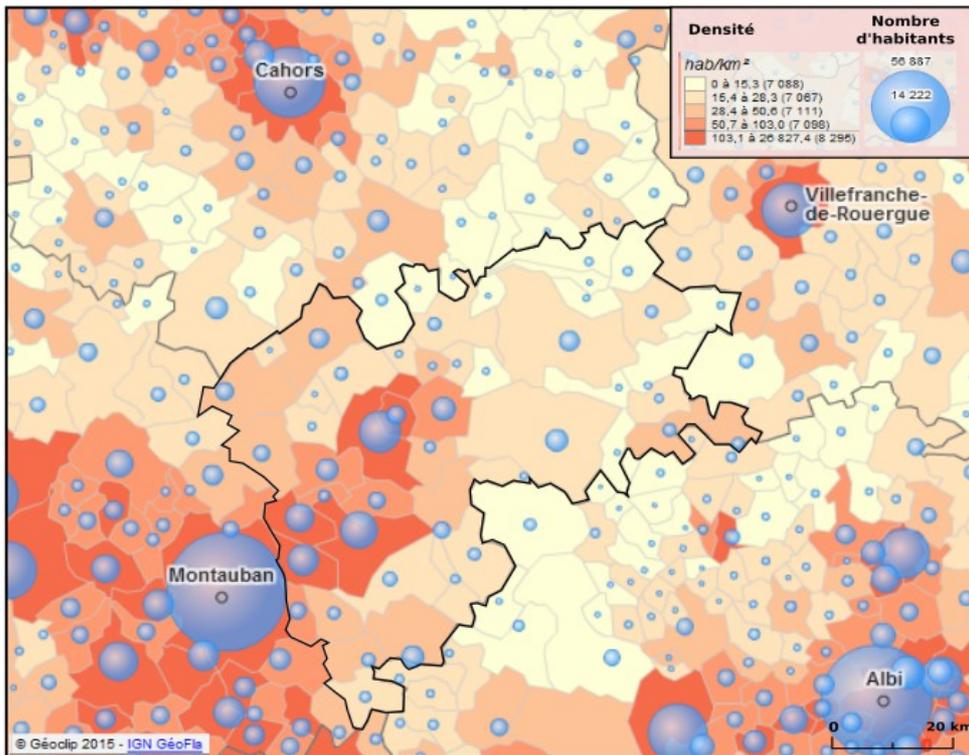
La route D115 relie Montauban à Nègrepelisse et rejoint la D958 qui permet de rejoindre Laguépie. Quant à la D999, elle relie le sud du PETR à Montauban. Ce maillage routier représente bien la dépendance à Montauban ; toutes les routes partent du pôle urbain pour se disperser à travers le territoire. Seule la route D922 relie Villefranche de Rouergue à Laguépie en poursuivant vers le sud. Une voie ferrée relie aussi ces deux communes avant de rejoindre Toulouse.

C) Une répartition inégale de la population : rupture entre l'est et l'ouest

Depuis le milieu des années 1970, le territoire connaît une recrudescence démographique due au solde migratoire positif. Cette migration de population vient compenser le déficit des naissances sur les décès et témoigne d'un signe d'attractivité malgré le vieillissement de la population. Néanmoins, la répartition de la population sur le territoire reste inégale, tout comme l'attractivité du territoire. L'ouest du territoire, plus proche des centres urbains et mieux desservi, est plus peuplé et attire la majorité des populations migrantes. L'est, plus isolé et rural, est marqué par le vieillissement de sa population et la difficulté à la renouveler.

Les nouveaux arrivants ont tendance à s'installer dans la Communauté de Communes Terrasses et Vallée de l'Aveyron qui, comme vu plus tôt, fait partie de l'aire urbaine de Montauban et profite d'un bon raccordement routier. Cependant, la commune la plus peuplée reste Caussade, avec 6701 habitants sur sa commune (INSEE 2012).

Carte n°7 : La répartition de la population dans le PETR Midi Quercy en 2012

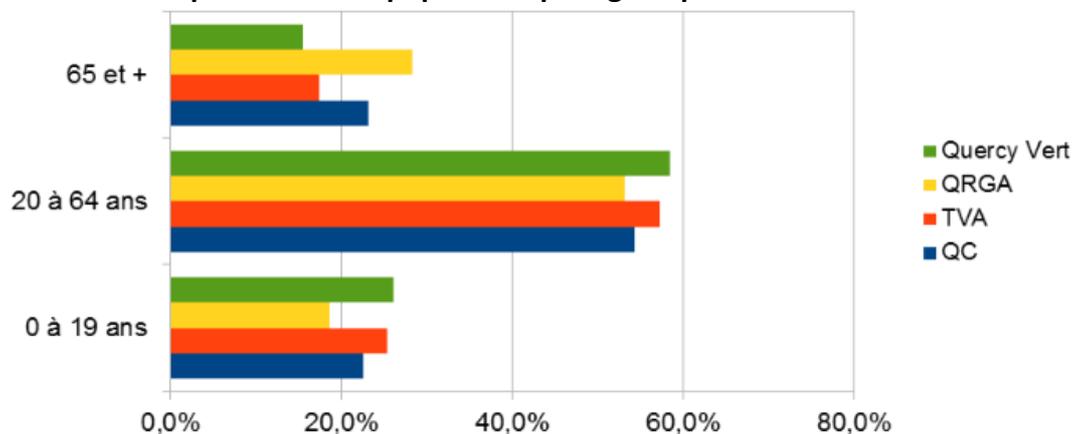


Source : chiffres INSEE 2012, Géoclip 2015

Sur la carte ci-dessus, on perçoit distinctement une masse démographique qui s'étend de Montauban à Caussade, en passant par Nègrepelisse. Le reste du territoire est nettement moins dense. L'influence de Montauban est clairement visible sur les communes limitrophes. Cette carte met en évidence une rupture entre l'ouest et l'est du territoire.

Les disparités démographiques ne s'arrêtent pas là, la répartition de population selon l'âge est aussi inégale.

Diagramme n°1 : La répartition de la population par âge et par communauté de communes



Source : Observatoire de la maison de l'emploi Midi Quercy, chiffres INSEE 2009

La proportion de personnes âgées de 65ans et plus est nettement supérieure sur la CCQRGA (près de 30%), parallèlement la part des moins de 20 ans est la plus basse (avec moins de 20%). L'est du territoire est donc touché par un vieillissement de sa population certainement dû à son isolement géographique. Les caractéristiques démographiques et spatiales de la CCQRGA posent des problèmes d'accessibilité et de mobilité. L'enclavement des populations âgées et la mobilité réduite sur le territoire est au cœur des réflexions sur les mobilités rurales.

À l'inverse, la CCQV suivit de la CCTVA ont les taux les plus élevés de moins de 20 ans (près de 25%) et les plus bas des plus de 65 ans. Ces territoires faisant partie de l'aire urbaine de Montauban, leur dynamique démographique se rapproche de celle d'une zone périurbaine. L'accueil de nouvelles populations actives leur permet de rajeunir la moyenne d'âge du territoire. C'est néo-ruraux sont généralement rattachés à Montauban pour le travail, ce qui explique la répartition de la population sur le territoire.

D) Une économie résidentielle et présenteielle

Au cours des dernières décennies, l'activité agricole a connu une forte régression au sein du territoire. Les emplois industriels, quant à eux, se sont mieux maintenus malgré la fermeture de quelques PME. Encore aujourd'hui, les PME ont tendance à diminuer sur le territoire, il en existe encore autour de Caussade et Nègrepelisse mais aucune ne dépasse les 250 employés. En revanche, de nombreuses TPE (établissement de moins de 20 salariés) sont réparties sur tout le territoire. La moitié de ces TPE ont une activité dans les services. Les emplois se sont multipliés dans les secteurs de la santé et de l'action sociale. D'après l'INSEE, plus de deux emplois sur trois sont au service de la population. Cela se traduit, par la multiplication des maisons de retraite et des établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes (Saint Antonin Noble Val, Nègrepelisse, Setpfonds, Caylus, Caussade, etc.).

Malgré tout, une grande partie des habitants est attirée par Montauban en raison de leur activité professionnelle. La proportion d'emplois sur place (environ 13 mille) est trop faible pour satisfaire la population active (environ 20 mille actifs résidant sur le territoire). Cependant ces populations désirent conserver leur logement en zone rurale malgré les trajets quotidiens car ils souhaitent profiter des aménités que la campagne offre (confort, espace, nature, qualité de vie...). Pour autant, ces individus veulent bénéficier de services urbains.

La population du PETR Midi Quercy est alors principalement croissante dans la CCTVA et les communes alentours. Cette zone représente le compromis idéal : une maison à la campagne avec les services de la ville à côté. En raison de sa dépendance aux territoires environnants, le territoire est marqué par une vocation résidentielle.

L'économie résidentielle

« **L'économie résidentielle** peut être définie comme **l'ensemble des activités économiques majoritairement destinées à satisfaire les besoins des populations résidant sur un territoire**. S'appuyant sur la consommation locale, elle s'oppose aux activités économiques dont l'existence dépend majoritairement d'une demande extérieure au territoire et qui sont soumises à la concurrence des activités économiques identiques présentes sur d'autres territoires. L'économie résidentielle a pour caractéristique de ne pas être soumise à une forte concurrence extérieure, même si, au sein du territoire concerné, la concurrence entre les activités résidentielles existe. Répondant aux besoins locaux des populations, elle n'est donc pas sujette à délocalisation. »

Source: <http://www.senat.fr/rap/r07-468/r07-46822.html>

Dans l'espace rural, plus qu'ailleurs, il est essentiel que l'offre de services à la personne soit polyvalente pour se développer et perdurer. Pour renforcer cette dynamique, l'État a mis en place des outils par le biais de la loi du 26 juillet 2005. L'objectif est de structurer l'offre relative aux services à la personne avec des outils tels que les chèques emploi-service universels.

Les services à la personne regroupent une diversité d'activités, tels que les services d'entretien du domicile, d'aide aux personnes âgées ou handicapées, l'activité des assistantes maternelles, des gardes d'enfants et de soutien scolaire. Ces activités permettent de promouvoir l'accueil de nouvelles populations sur le territoire en rivalisant avec les services urbains habituellement plus performants. Par exemple, le développement du nombre d'assistantes maternelles permet aux ménages de faire garder leurs enfants plus facilement et ainsi d'exercer leur activité professionnelle avec moins de contraintes.

À la différence de l'ouest, la croissance démographique est plus faible et le vieillissement de la population plus marqué. Ce phénomène est accentué par le fait qu'un nouvel habitant sur quatre est un retraité. Sur la CCQRGA, près de 40 % de la population a plus de 60 ans (INSEE 2012).

C'est un territoire isolé qui rencontre peu d'évasion professionnelle (dû à l'éloignement de pôle urbain) mais qui a besoin de créer de l'emploi pour garder des actifs sur le territoire. La création d'une offre de services présente alors un double bénéfice : offrir des possibilités d'emploi sur le territoire et proposer des services adaptés à la population vieillissante et de plus en plus dépendante.

Cependant les habitants des communes ne sont pas les seuls à réclamer des services adaptés à leur mode de vie. Une autre catégorie de population entre en jeu : les touristes. Le PETR accueille chaque année de nombreux touristes sur son territoire qui propose une offre d'activités de loisirs, telle que la base de loisirs de Monclar de Quercy, et une offre patrimoniale de qualité avec la commune de Bruniquel classée parmi les « plus beaux villages de France ».

L'économie présentielle

« La définition de **l'économie présentielle**, qui présente les mêmes mécanismes économiques que l'économie résidentielle, est légèrement différente de celle-ci puisque son moteur n'est pas la consommation des seuls résidents d'un territoire, mais également celle des personnes présentes provisoirement sur ce territoire. A la différence de l'économie résidentielle, **elle intègre donc notamment la présence touristique.** »

Source: <http://www.senat.fr/rap/r07-468/r07-46822.html>

Le territoire comporte bien d'autres richesses territoriales et la partie la plus touristique se concentre à l'est du PETR Midi Quercy. Selon l'INSEE, sur la CCQRGA, seulement 56 % des logements sont des résidences principales (contre 81 % dans la CCQC) alors 31 % des logements sont des résidences secondaires (contre 8 % dans la CCQC). Le caractère touristique du territoire se caractérise aussi par la présence de bases de loisirs à Saint Antonin Noble Val et Laguépie et par la richesse du patrimoine naturel (les gorges de l'Aveyron) et bâti (châteaux, monuments religieux et préhistoriques). L'économie résidentielle se voit alors renforcée par des logiques d'économie présentielle afin de compléter l'offre de services du territoire.

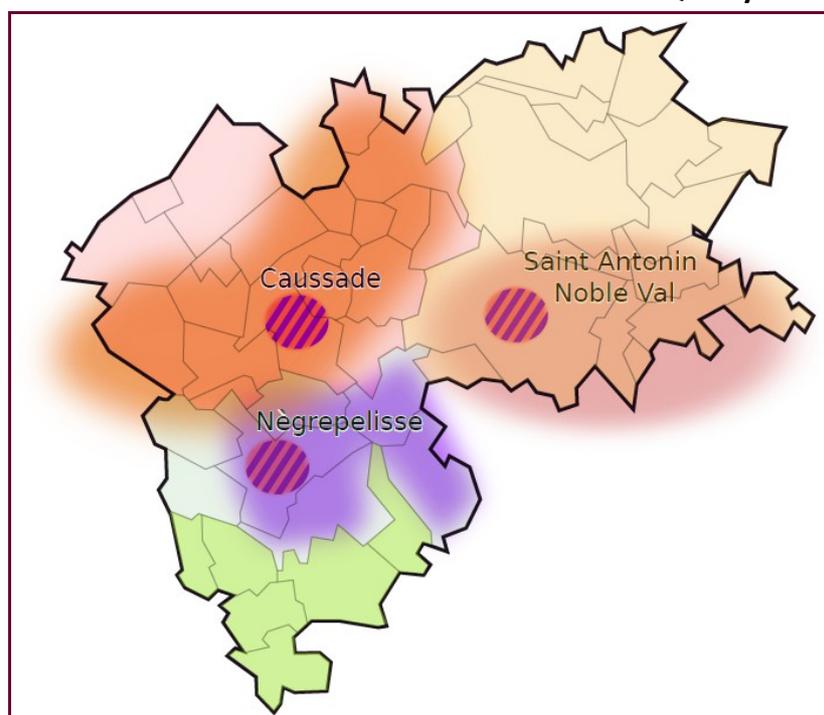
Nous verrons par la suite comment cette offre de services se répartit sur le territoire et à quels types d'équipements elle correspond.

II. Structuration du territoire par différents pôles ruraux

A) Les bassins de vie structurants du PETR Midi Quercy

Trois bassins de vie principaux se distinguent sur le territoire du PETR Midi Quercy : Caussade, Nègrepelisse et Saint Antonin Noble Val. Les bassins de vie sont définis par l'INSEE comme étant la plus petite maille territoriale au sein de laquelle la population peut accéder aux services privés ou publics et à l'emploi.

Carte n°8 : Les bassins de vie du PETR Midi Quercy



Source : Réalisation Laura Duponteil, 2016

Ces trois pôles ruraux disposent aussi d'établissements scolaires secondaires : un collège à Saint Antonin Noble Val, un collège à Nègrepelisse et deux collèges ainsi que deux Lycées à Caussade. La présence de jeunes adolescents sur le territoire stimule le développement d'activités de loisirs et favorise le dynamisme associatif, la création de lien social ce qui est bénéfique pour l'attractivité de ces communes.

Le bassin de vie de Caussade est le plus important, il concentre le plus grand nombre d'habitants, d'emplois, de services et de commerces. Il offre une gamme de services supérieure selon la définition de l'INSEE alors que Nègrepelisse et Saint Antonin Noble Val disposent d'une offre de services intermédiaire.

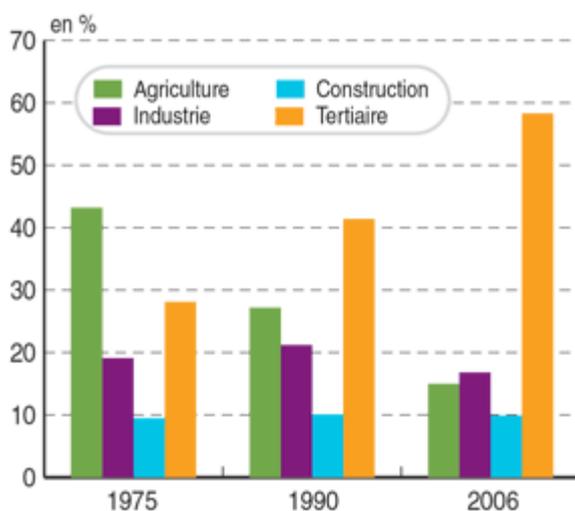
Caussade rassemble la quasi-totalité de son intercommunalité, seules une ou deux communes du Nord se tournent vers Cahors. De la même façon, Nègrepelisse concentre toutes ses communes limitrophes à l'exception d'Albias et de Saint Etienne-deTulmont qui se rapprochent de Montauban. Quant à Saint Antonin Noble Val, la commune regroupe tout le sud de l'intercommunalité Quercy Rouergue et Gorges de l'Aveyron. En effet, le nord de la collectivité est davantage tourné vers Villefranche de Rouergue. En revanche, le sud du territoire appartient au bassin de vie de Montauban, soit tout le Quercy Vert.

Ces bassins de vie nous permettent de voir comment se structure le territoire et où se situent les bassins de mobilité. Cependant, ce découpage ne suffit pas à montrer toutes les ressources d'emplois et de services du territoire. Il est important d'approfondir la recherche sur l'offre des collectivités pour se saisir des dynamiques régissant le PETR Midi Quercy.

B) Une évolution effective du secteur tertiaire dans les pôles ruraux

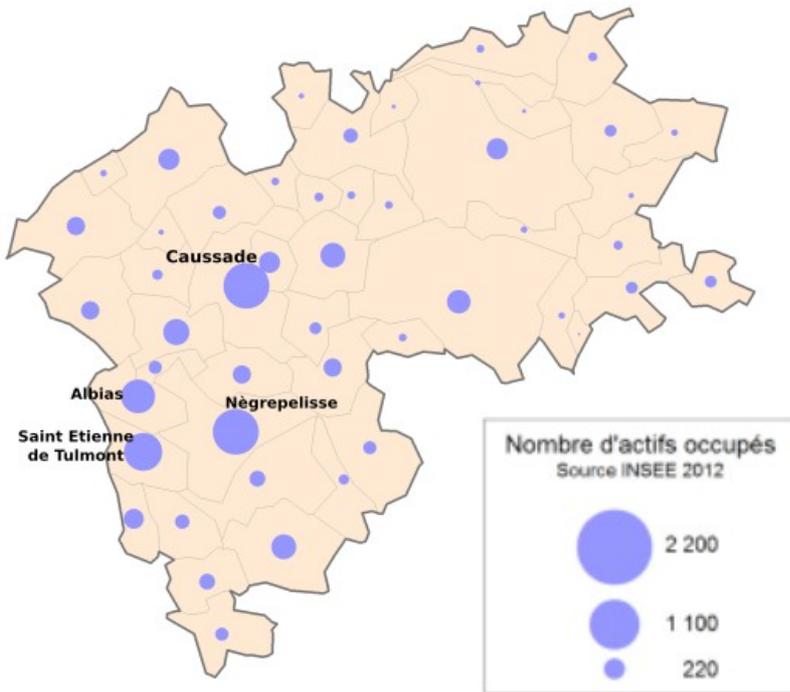
Bien que le PETR Midi Quercy ait une économie résidentielle de plus en plus marquée, 66 % des actifs travaillent à l'intérieur du territoire. L'activité agricole est en déprise depuis quelques décennies alors que l'activité industrielle se maintient malgré une petite baisse. En revanche, le secteur tertiaire est en plein essor depuis quelques années. La production de services de proximité et de santé s'est largement développée sur le territoire.

Diagramme n°2 : le tertiaire, moteur de la croissance de l'emploi



Source : INSEE 2009

Carte n°9 : La répartition des actifs sur le territoire

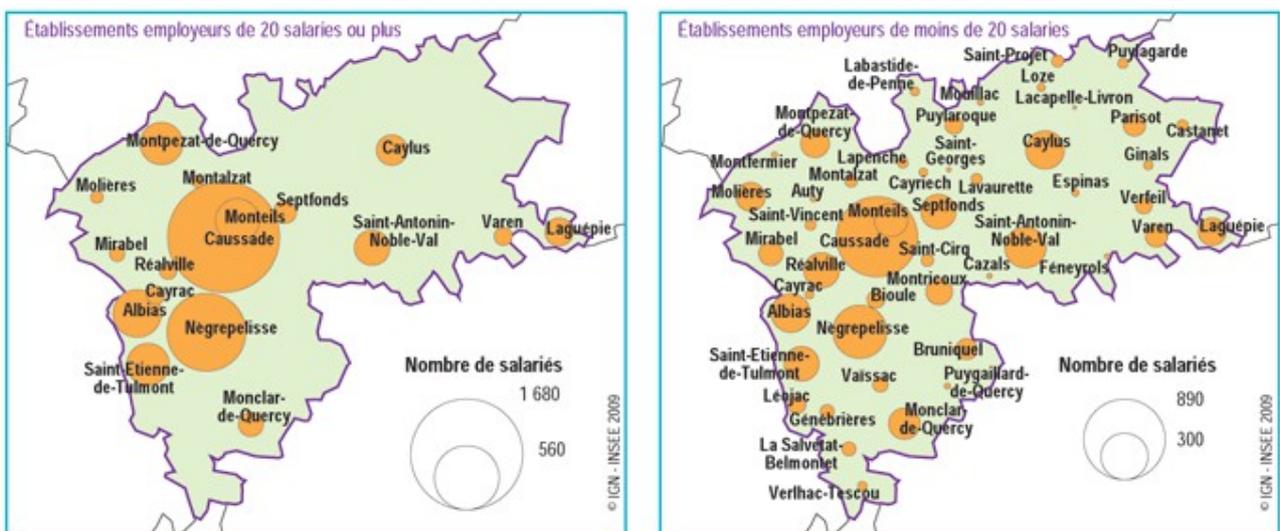


Le nombre d'actifs par commune est, dans l'ensemble, proportionnel au nombre d'habitants. Les communes qui concentrent le plus de populations actives sont donc Caussade et Nègrepelisse (qui sont des petits pôles d'emplois ruraux), mais aussi Albias et Saint Étienne-de-Tulmont, dont les actifs travaillent majoritairement sur la commune de Montauban.

Source : chiffres INSEE 2012, réalisation Laura Duponteil, 2016

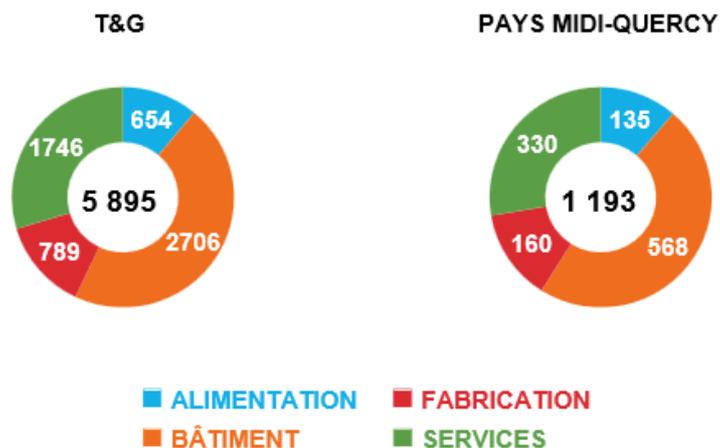
La faible densité de l'est du territoire se traduit par une faible part d'emplois et d'actifs. Néanmoins, la majorité des emplois se concentrent autour des petits pôles ruraux tels que Saint Antonin Noble Val et Caylus. Néanmoins le territoire compte une grande quantité de très petites entreprises réparties sur l'ensemble des communes.

Carte n°10 : répartition des effectifs salariés en fonction de la taille des établissements



Source : INSEE 2009

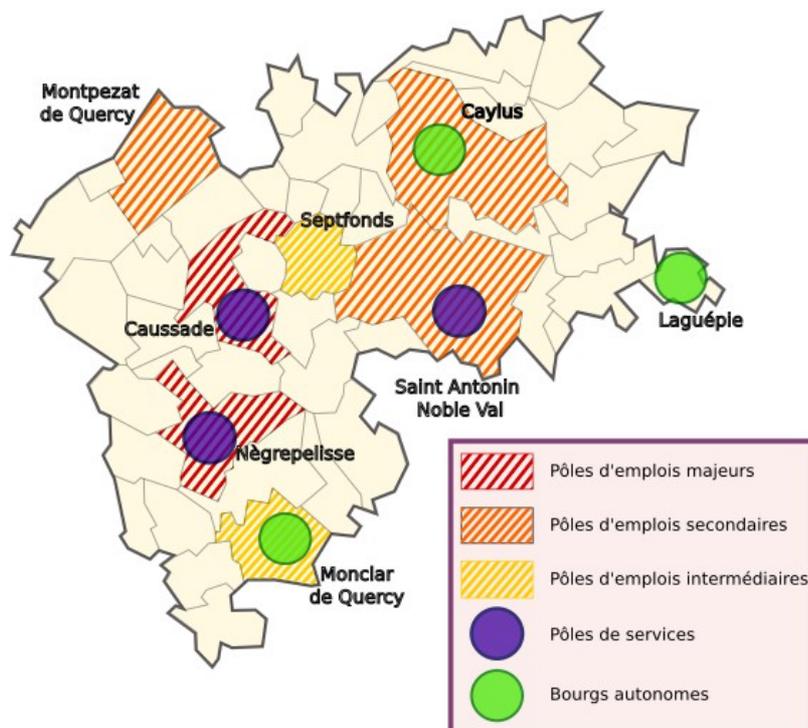
Diagramme n°3 : La répartition des entreprises par secteur d'activité



Source : Chambre des métiers et de l'artisanat, Tarn et Garonne, étude de janvier 2015

La carte ci-dessous vient traduire les dynamiques principales du territoire. Elle recense des lieux de polarisation (emplois et services) au sein du PETR Midi Quercy. Les communes qui répondent aux besoins de la population sont avant tout celles qui constituent les bassins de vie mais nous pouvons voir que certaines communes aident à la structuration du territoire en proposant une gamme de proximité voire une gamme secondaire de services et d'emplois.

Carte n°11 : La structuration du territoire par l'offre en emplois et services des bourgs

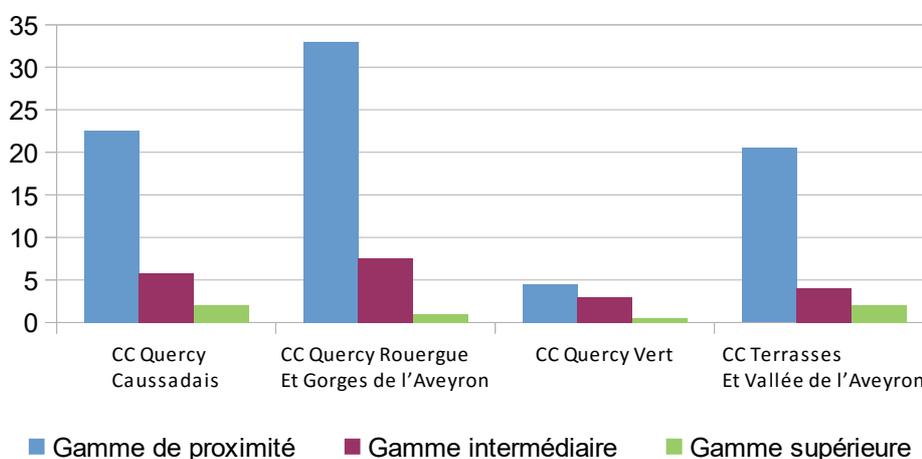


Source : Réalisation Laura Dûponteil 2016

C) Une répartition des équipements favorable à l'ouest du territoire

La répartition des services sur le territoire est en corrélation avec la répartition des emplois puisque le secteur de service à la personne est en pleine expansion. Cependant différents types d'équipements sont présents sur les communes et cela va être déterminant pour la population. Lorsqu'un nouveau ménage arrive sur le territoire, son choix de logement va être influencé par le type de services que propose la commune. L'offre d'équipements de qualité et sa diversité sont donc décisifs pour l'attractivité d'un territoire.

Diagramme n°4 : Nombre d'équipements et de services par gamme pour 1000 habitants en 2010



Source : Préfiguration d'un SCOT rural, phase 1 Pays Midi Quercy, Chiffre INSEE, BPE

La CCQRGA dispose de quelques rares services de gamme supérieure (tel que le lycée de Saint Antonin Noble Val) mais cette gamme reste quasi-inexistante sur ce territoire. En revanche, elle propose une gamme de services de proximité très développée (près de 35 équipements pour mille personnes). C'est l'offre la plus riche du territoire.

Sa gamme intermédiaire est plus modeste, mais elle reste, au prorata, la plus élevée aussi. Il faut tout de même relativiser ces données car il s'agit d'une collectivité très vaste dont la densité n'est que de 18 hab/km² (à peine 8 000 habitants sur le territoire). Les services se concentrent dans les petits pôles ruraux et certaines communes en sont éloignées.

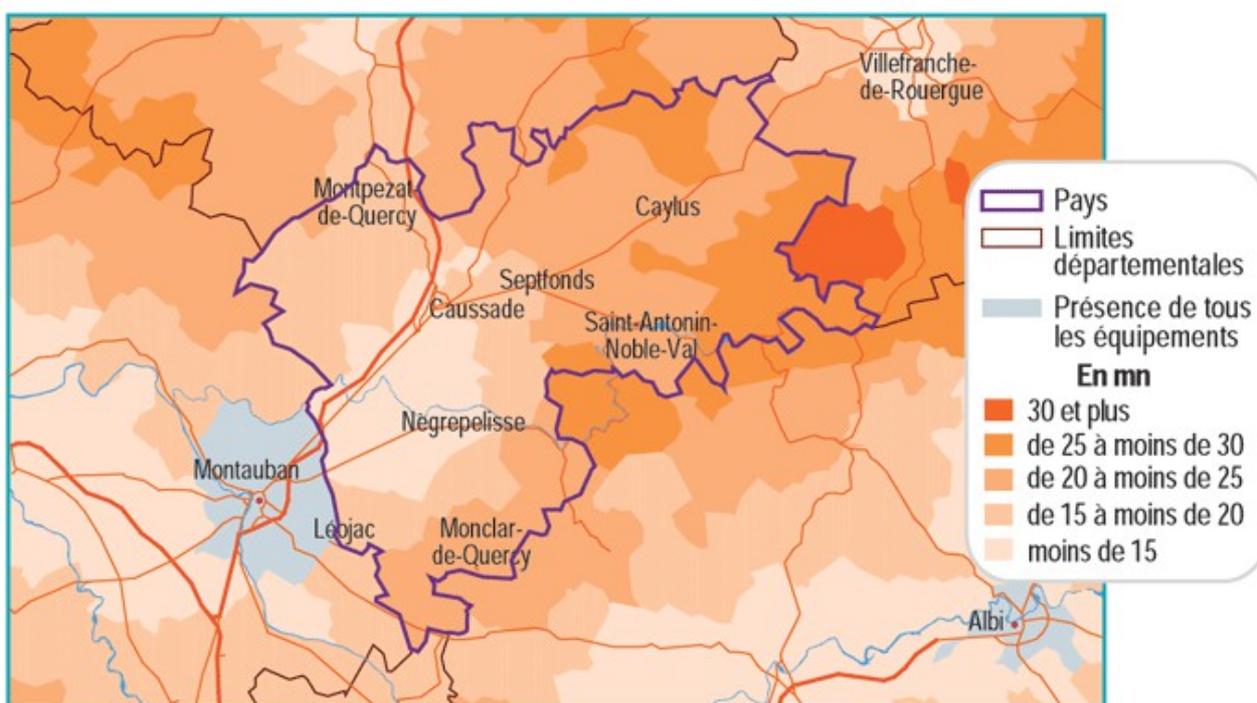
La CCQV, quant à elle, dispose d'une gamme de services très pauvre (moins de 5 équipements pour 1000 personnes, toutes gammes confondues). C'est le territoire le plus dénué de services. Pour rappel, la collectivité recense environ 5 300 habitants.

Ce diagramme vient conforter l'idée selon laquelle ce territoire est totalement dépendant des territoires environnants, notamment de Montauban.

Enfin la CCQC et la CCTVA proposent une offre de services relativement de même niveau et adaptée à leur territoire.

Il s'agit des deux plus grosses collectivités en terme d'habitants (plus de 20 000 habitants pour la CCQC et environ 16 000 habitants pour la CCTVA) et de dynamisme économique. L'offre en équipements assure à la population un accès rapide à tous les services nécessaires et la proximité à Montauban permet de compléter cette offre facilement. Ce qui n'est pas le cas de toutes les collectivités. Le temps d'accès à certains services est plus long pour les populations à l'est du PETR Midi Quercy.

Carte n°12 : Durée moyenne d'accès aux équipements de la gamme supérieure



Source : INRA, INSEE – BPE 2007

L'accès aux équipements supérieurs est parfois difficile pour certaines communes isolées des pôles urbains. Il faut compter maximum 30 minutes pour l'accès à certains équipements, tels que les hôpitaux, les lycées, les spécialités médicales, les hypermarchés, etc.

Ce qui est vrai pour les équipements l'est aussi pour l'emploi. L'accès à l'emploi des habitants de l'est du PETR Midi Quercy est entravé par l'éloignement des pôles d'emplois qui se concentrent à l'ouest du territoire. Le réseau routier ainsi que la ligne TER Toulouse – Villefranche-de-Rouergue, ne suffisent pas à gommer les difficultés d'accès à l'emploi. L'est du territoire est lésé par son éloignement et nécessite de faire des trajets relativement longs pour accéder à tout ce qui dépasse les simples services de proximité.

L'objectif pour le PETR Midi Quercy est de maintenir voire développer l'offre de commerces, de services et d'emplois sur les communes rurales. L'éloignement des pôles urbains est la principale cause de l'enclavement de la population, d'un affaiblissement de l'attractivité et d'une diminution démographique.

Les actions publiques et les initiatives individuelles se déploient pour combattre ces aspects négatifs du rural :

– Développer les services administratifs et de santé

Pour débloquer ce type de problèmes, les pouvoirs publics développent des solutions telles que les maisons de services au public. Elles se multiplient sur le territoire, on en trouve notamment sur Nègrepelisse (à l'ouest) et Caylus (à l'est). Ces maisons de services au public ont été créées dans le but de répondre aux besoins des habitants éloignés des opérateurs publics, notamment en zones rurales et périurbaines. L'idée est que, dans un lieu unique, les usagers (particuliers ou professionnels) pourront être accompagnés dans leurs démarches de la vie quotidienne (prestations sociales ou accès à l'emploi, transports, prévention santé, services postaux, etc).

– Développer l'emploi grâce au co-working et au télétravail

Toujours dans le but de débloquer les territoires enclavés, un centre de ressources économiques ouvre cet automne à Caylus (dans la CCQRGA), il s'agit d'un lieu de rencontre entre les acteurs économiques et d'un centre d'accueil pour les télétravailleurs. Cet établissement a pour but d'accompagner les créateurs d'entreprises, de faciliter la mise en réseau des différents acteurs de la vie économique et de favoriser les projets en commun sur le territoire.

Cette démarche est en adéquation avec les besoins de ce territoire, car la Communauté de communes Quercy Rouergue et Gorges de l'Aveyron est éloignée des grands pôles d'emplois et cette structure permettra de développer l'économie locale.

– Maintenir l’offre commerciale : la mutualisation de certains services

Les pôles centralisent une grande partie des déplacements. Néanmoins plusieurs petites communes rurales offrent une gamme de commerces et services de proximité et n’hésitent pas à être innovantes pour conserver et diversifier cette offre.

La difficulté de multiplier voire de garder des commerces ouverts en zones très rurales donne lieu à des mutualisations, parfois originales, qui permettent aux commerçants de poursuivre leur activité tout en limitant les frais financiers. C’est dans ce contexte que nous observons, dans la commune de Molières, une boucherie-charcuterie qui propose un dépôt couture dans son magasin. L’alliance de ces deux pratiques est inattendue mais permet en cela d’offrir un service supplémentaire aux habitants. La mutualisation d’activités de natures différentes constitue une des réponses au problème de fermeture de locaux commerciaux en milieu rural.



Le



PETR Midi Quercy est un vaste

territoire dont les collectivités qui le composent possèdent leurs propres caractéristiques et répondent à différents enjeux. Maintenant que les dynamiques du territoire sont établies, nous pouvons poursuivre ce diagnostic avec l’offre de déplacement et évaluer quels sont les freins et les leviers pour assurer l’accessibilité du territoire.

III. L'offre de transport sur le territoire

La proximité à Montauban et ses services a motivé le développement des infrastructures de déplacement en direction de ce pôle ; néanmoins, chaque collectivité dispose de ressources et s'emploie à en faciliter l'accès à ses habitants. Cependant, l'échelle de réflexion quant à la mise en cohérence des services de transport sur le territoire dépend de la réglementation en vigueur. C'est ainsi que la loi Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe), du 7 août 2015, prévoit qu'en matière de transport interurbain, les compétences seront transférées à la région à partir du 1^{er} janvier 2017 (et à partir du 1^{er} septembre 2017 pour les transports scolaires). Cette démarche a pour but d'améliorer la planification des déplacements et de faciliter le lien avec les territoires limitrophes. Or, il y a un risque de perte d'informations sur les pratiques de mobilité à l'échelle communale et intercommunale et donc de supprimer une offre à première vue peu avantageuse mais qui était vitale pour une catégorie d'usagers.

Cette partie s'attache à recenser toute l'offre en déplacement du territoire afin de pouvoir, par la suite, étudier les pratiques qui en sont faites.

A) Des transports collectifs inégalement répartis

Le territoire est traversé par deux lignes ferroviaires, des lignes d'autocars et deux collectivités ont mis en place une offre en TAD. On notera que la communauté de communes Quercy Vert ne dispose d'aucune offre en transport collectif.

► Lignes ferroviaires

- Ligne Toulouse – Cahors – Brive
- Ligne Aurillac – Figeac – Toulouse

► Lignes d'autocars

départementaux (scolaire)

- Ligne Laguépie – Montauban
- Ligne Villefranche de Rouergue – Montauban

► Ligne de cars régionaux

- Ligne n°912 : Rodez – Villefranche de Rouergue – Montauban (car régional « Ruban bleu »)
- Ligne Toulouse – Cahors – Brive

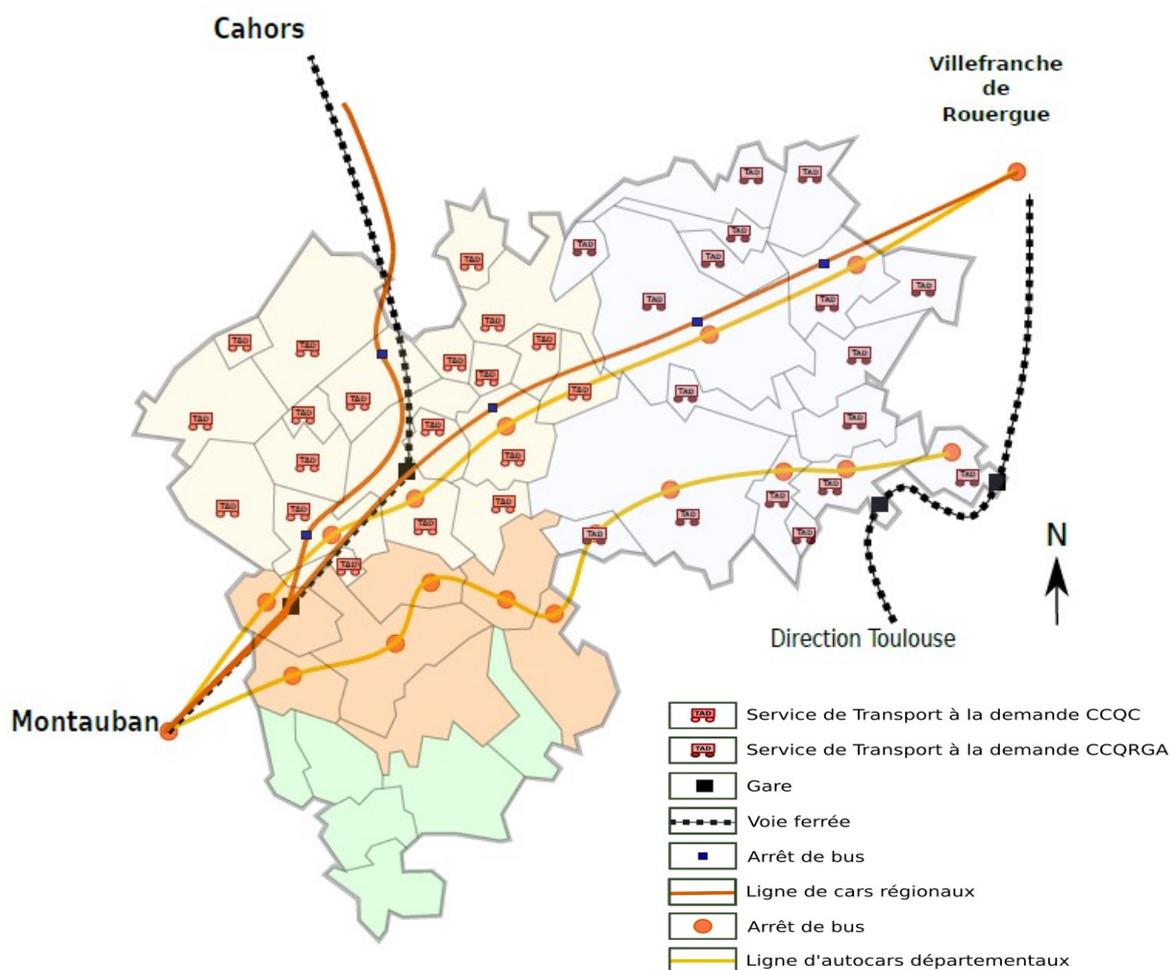
► Lignes TAD

- TAD sur la CCQC avec une ligne régulière
- TAD sur la CCQGA

Les cars départementaux sont des lignes initialement prévues pour le public scolaire mais certaines lignes sont ouvertes à tous (dans la limite des places disponibles).

Cette offre (réservée aux déplacements scolaires) n'est pas représentée sur la carte car elle ne concerne qu'une catégorie d'usagers spécifique et les horaires sont seulement adaptés aux heures de cours des élèves. Nous allons nous intéresser davantage aux autres modes de déplacement et aux possibilités de trajets qu'ils proposent.

Carte n°13 : L'offre en transport collectif sur le PETR Midi Quercy



Source : Réalisation Laura Duponteil, 2016

• **Le train**

Le territoire compte quatre gares pour deux lignes ferroviaires bien distinctes (cf carte). Deux gares se situent à l'ouest du territoire (Sur Albias et Caussade) et deux autres à l'ouest (Varen et Laguépie). La ligne Montauban – Cahors propose une offre intéressante pour les actifs se rendant sur Montauban. En revanche, l'offre est moins attractive pour les actifs souhaitant se rendre sur Cahors. La ligne Toulouse – Brive ne propose pas beaucoup d'arrêt et par conséquent est peu sollicitée par les habitants.

Détail de l'offre en transport ferroviaire :

- **En train :** (*Caussade et Albias*)

- A destination de Montauban**

- 4 départs le matin

- 3 à 4 retours le soir

- A destination de Cahors**

- 2 départs le matin

- 1 à 2 retours le soir

- **En train :** (*Laguépie et Lexos*)

- A destination de Villefranche de Rouergue**

- 1 départs le matin

- 1 retours le soir

- A destination de Toulouse**

- 1 départs le matin

- 3 retours le soir

(AR = aller retour)

- **Le Transport à la demande (TAD)**

Il existe deux types de TAD sur le territoire : un sur la Communauté de Communes Quercy Caussadais et un sur la Communauté de Communes Quercy Rouergue et Gorges de l'Aveyron. L'atout majeur de ce service est qu'il passe chercher les usagers directement à leur domicile. Ce qui est un avantage considérable en milieu rural. Ce service permet surtout de desservir les différents marchés du territoire. Chaque TAD dessert les communes de sa collectivité les jours de marché. C'est donc un service principalement utilisé par des personnes âgées. La mutualisation de ce service à l'échelle du PETR permettrait à la population isolée à l'est du territoire de rejoindre Caussade et donc ses services de transport (telle la gare).

Nous aborderons plus en détail, dans la deuxième partie, les données de fréquentation de ce mode de transport grâce à des entretiens avec des acteurs du territoire.

Détail de l'offre TAD:

- **En TAD :** *Communauté de communes Quercy Rouergue et Gorges de l'Aveyron*

- A destination des marchés**

- Caussade → 1 AR le lundi matin

- Caylus → 1 AR le mardi matin et 1AR le samedi matin

- Laguépie → 1 Ar le mercredi matin

- Saint Antonin Noble Val → 1 AR le dimanche matin

- VilleFranche → 1 AR le jeudi matin

- Déplacements domicile-étude, via la gare de Lexos**

- Pour les élèves internes (départ lundi matin et retour vendredi soir) : pour aller sur Toulouse, Albi ou Villefranche de Rouergue.

- Autres motifs de déplacement (services, commerces et loisirs)**

- Saint Antonin Noble Val → 1 AR le mardi matin et 1 AR le jeudi après-midi

- Montauban → 1 AR le mercredi après-midi et 1 AR le jeudi après-midi (*via ligne 912*)

- Toulouse → 1 AR le samedi, à la journée (*via la gare de Lexos*)

• **En TAD :** *Communauté de commune Quercy Caussadais*

→ Le lundi et le mercredi (hors jours fériés)

horaires imposés par le transporteur

→ Un service régulier : 1 AR le lundi matin sur Caussade(marché)
départ à 9h de Puylaroque et retour à 11h45 de Caussade.

• **Les cars départementaux et régionaux**

François Albert, qui travaille au département de Tarn-et-Garonne, nous apprend qu'un projet de ligne régulière (avec plus de passage en faveur des non-scolaires) entre Saint Antonin Noble Val, Nègrepelisse et Montauban a dû être abandonné à cause de la loi Notre et de la redistribution des compétences transport à la région. Certains autocars restent ouverts au public non scolaire mais les places sont limitées, la communication sur ce transport n'est pas faite et les horaires ne sont pas adaptés. Il n'est donc pas utile de recenser toutes les lignes de cars scolaires sur le territoire. Toutefois, le public scolaire bénéficie d'un maillage tout à fait satisfaisant pour les trajets domicile-école.

Concernant les cars régionaux, celui de la ligne Toulouse – Cahors – Brive est géré par la SNCF et permet de se rendre sur Cahors ; et la ligne « Ruban bleu » est gérée par la région et offre la possibilité de se rendre sur Montauban. Elle traverse la CCQRGA et la CCQC. Cette ligne est une aubaine pour les personnes enclavées dans les communes isolées de l'est du PETR.

Détail de l'offre de cars régionaux :

Le car « Ruban Bleu » (ligne n°912) : *(Parisot, Caylus, Septfonds, Caussade, Réville et Albias)*

A destination de Montauban

→ En semaine : 1 AR journée

1 AR matin

→ Le Samedi : 1 AR journée

→ Le Dimanche : 1 AR après-midi

Le car de la ligne Toulouse – Cahors – Brive *(Montpezat, Caussade, Réville et Albias)*

A destination de Cahors

→ En semaine : 1 AR après-midi

• **La navette de Nègrepelisse**

La commune de Nègrepelisse propose une navette hebdomadaire qui part du centre bourg vers les grandes surfaces en périphérie de la ville. Ce service vise à faciliter l'accès aux commerces des populations non véhiculées.

Il s'agit généralement des personnes âgées qui ont souhaité se rapprocher des bourgs pour accéder facilement aux services de proximité et rompre avec l'isolement que l'on rencontre dans les zones très rurales et peu denses. Ce service est donc un complément de l'offre en commerces et services dont disposent les usagers dans le bourg de Nègrepelisse. Il assure un aller-retour tous les vendredis sauf pendant les vacances scolaires.

L'offre en déplacement qui couvre le territoire est inégalement répartie. La communauté de communes Quercy Vert est la seule intercommunalité à ne pas compter de gare sur son territoire. L'offre en transport collectif y est quasiment nulle (hormis les transports scolaires), la voiture est donc indispensable pour se déplacer. Il n'y a pas d'effort particulier de fait pour faciliter les déplacements alternatifs.

Pour les autres gares du territoire, la ligne TER Toulouse-Cahors-Brive (qui passe par Allbias et Caussade) est adaptée aux actifs avec quatre départs le matin et quatre retours le soir pour seulement 10 à 20 minutes de trajet. En revanche, la ligne TER Toulouse-Figeac-Aurillac (qui passe par Laguépie et Lexos) n'est pas adaptée aux actifs : la fréquence de trains est trop faible et les trajets sont trop longs (une heure pour se rendre à Toulouse).

Concernant les autres transports collectifs, certains autocars scolaires sont ouverts à tous publics mais aucune communication n'est faite sur cette possibilité, quant au TAD, c'est un mode mis en place dans le but de favoriser l'accès aux marchés sur le territoire mais le service ne facilite pas réellement les autres motifs de déplacement (surtout sur la CCQRGA).

B) Une volonté de développer le covoiturage spontané

Une réflexion est entamée sur l'installation d'une offre « Rézo Pouce » sur l'ensemble du territoire. Ce dispositif est un système de covoiturage spontané. Il fonctionne par inscription, dispose des arrêts « rézo pouce » à des points stratégiques et permet aux adhérents de se reconnaître entre eux (via des vignettes pour la voiture et des cartes de membre). Cela permet d'assurer un minimum de sécurité et d'encadrement afin de rassurer les utilisateurs. Une application pour smartphone est en étude pour permettre aux adhérents de savoir exactement quand un covoitureur arrive à proximité d'un arrêt « rézo pouce » afin de réduire le temps d'attente des usagers.

Actuellement, seule la commune de Nègrepelisse dispose de ce type d'arrêt sur le territoire, mais il en existe d'autres sur le reste du département.

C'est un système en pleine expansion qui pourrait remédier au manque de transport collectif. La voiture est le mode de déplacement privilégié dans les milieux ruraux, le covoiturage spontané est alors le compromis idéal. Il permet de mettre à profit les véhicules individuels pour venir en aide aux usagers non véhiculés.

La commune de Nègrepelisse dispose d'un parking de covoiturage matérialisé par un panneau. Il se situe à l'entrée de la ville, sur l'ancien parking de la gare.

Enfin, sur ce même parking se trouve un panneau indiquant un arrêt « Rézo pouce ». Il en existe 8 sur la commune.



C) Un maillage des modes actifs en bonne voie

• Les cheminements doux : le vélo et la marche

Bien que ces aménagements puissent être utilisés pour des déplacements de loisirs, ils sont avant tout créés pour faciliter l'accessibilité de certains équipements aux usagers résidant dans les bourgs de communes. Pour se rendre dans les établissements scolaires, par exemple, certaines communes ont mis en place des cheminements doux pour relier les hameaux d'habitation aux équipements sportifs. C'est notamment le cas de la commune de Nègrepelisse qui relie les habitations à la piscine.



Lors de la révision du Plan Local d'Urbanisme de Nègrepelisse, le document évoque l'inscription d'une voie piétonne longeant la route D115 « comme colonne vertébrale du développement de l'alternativité visant à relier tous les espaces de la commune, notamment les hameaux, au centre-ville et à toutes les fonctions de la cité ». L'objectif est de renforcer le maillage du réseau de circulations douces, d'encourager la pratique de la marche, du vélo et toute autre forme de mobilité douce.

Christophe Soulié, Coordinateur multi-secteur de la CCQC, nous explique que, comme les communautés de communes n'ont pas la compétence en voirie, ce sont les communes qui gèrent les questions de cheminements piétonniers et cyclables. Des aides de la région, du département et de l'État ont permis à certaines communes d'aménager des cheminements doux et de refaire des trottoirs plus larges. La forte incitation des collectivités a porté ses fruits puisque l'on observe, à travers le territoire, des efforts des communes dans ce domaine.



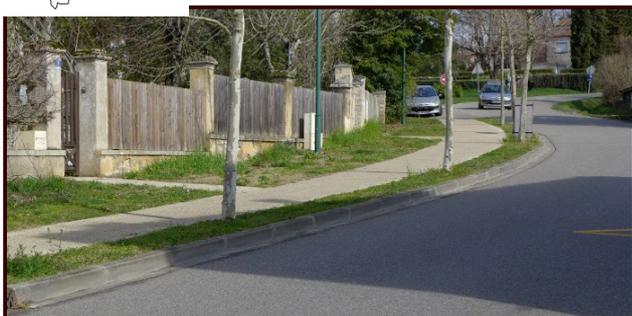
Albias:

voie cyclable qui traverse la commune (D820) et aménagement piéton dans le bourg :



Montricoux :

Cheminement piéton qui relie les habitations au bourg de la commune.





Caussade :

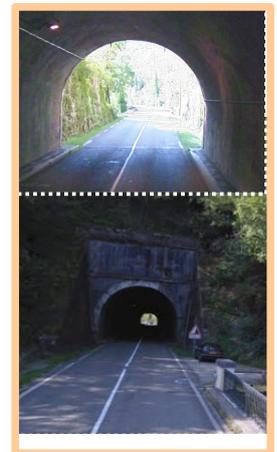
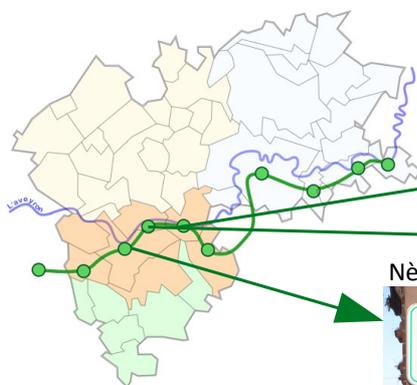
voie cyclable dans le quartier des récollets et cheminement piéton pour relier les habitations aux établissements scolaires et aux équipements.



• La vélo-route : une infrastructure dangereuse

Des panneaux indiquent le circuit de la vélo-route qui traverse le Pays Midi Quercy en passant par les Terrasses et Vallée de l'Aveyron. Cette vélo-route est plutôt conçue pour des déplacements liés au loisir, au tourisme ou encore au sport.

D115 - Saint Antonin Noble Val →



En revanche, la dangerosité de la vélo-route peut freiner la motivation des cyclistes, notamment à cause de la présence d'un tunnel sur le parcours, qui ne présente aucune mise en place pour la sécurité des usagers.

• La menace des problèmes de stationnement

Le manque de stationnement est un problème récurrent que l'on retrouve dans tous les bourgs : urbain, périurbain et même rural. À travers les différentes communes du territoire, plusieurs exemples de voitures mal stationnées ont été identifiés.

On peut distinguer trois cas récurrents : les sorties d'écoles (en semaine : le matin, le midi et en fin d'après-midi), les marchés (une matinée en semaine), le long des routes départementales (à toute heure de la journée).

Ce problème ne concerne pas seulement les automobilistes, il touche surtout les piétons car les voitures utilisent les trottoirs pour se garer. Cela annule les bénéfices des aménagements doux. Les piétons et notamment les personnes à mobilité réduite se retrouvent à devoir emprunter la route pour se déplacer. Les problèmes de stationnement sanctionnent alors la catégorie la plus vulnérable des usagers. La sécurisation des piétons passe par une meilleure gestion des flux de véhicules à certains moments de la journée. Des alternatives tels qu'un dépose-minute ou une navette peuvent aider à réduire ce type de fléaux.

→ Les sorties d'école

Nègrepelisse (un mercredi midi)



→ Les jours de marché

Montricoux (un vendredi matin)



→ Le long des routes départementales, proche des commerces

Septfonds (D926)



Nous distinguons deux contextes de mobilité sur le territoire : à l'ouest les flux sont plus densifiés et se dirigent principalement vers Montauban. La population est répartie dans les communes qui sont traversés par les deux axes stratégiques (la D820 et la D115). Les deux pôles ruraux qui structurent cette partie du territoire sont Nègrepelisse et Caussade. Cette dernière bénéficie d'une ligne TER adaptée aux actifs travaillant sur Montauban.

Des aménagements doux rendent possible a mise en œuvre prochaine d'un maillage cyclable et piéton performants. En revanche, les problèmes de stationnement risquent annuler les bénéfices de ces aménagements mis en place pour les modes doux.

Concernant le partage de la voiture, le parking de covoiturage de Nègrepelisse semble sous-exploité. Nous ne bénéficions malheureusement pas de chiffres pour évaluer la performance du système « Rézo Pouce » présent sur la commune.

L'est du territoire, étant démographiquement pauvre, témoigne de peu de flux sur le réseau routier. De plus, la ligne TER passant par Laguépie et Lexos est inadaptée pour les actifs. Les trajets sont longs, coûteux et les horaires peu nombreux.

Cet état des lieux nous permet désormais d'orienter notre étude sur les pratiques de mobilité des usagers . Depuis quelques années, les déplacements quotidiens s'allongent en distance mais pas en temps. Cela s'explique par le développement des infrastructures routières et l'accessibilité à la voiture qui s'est démocratisée. On estime à plus de 75 % la part de l'usage de la voiture dans les zones peu denses. De plus, les communes rurales renforcent l'immobilité de certaines populations qui n'ont pas accès à la voiture, notamment pour les personnes de plus de 65 ans. Ce manque d'autonomie devient alors un véritable handicap. Le PETR Midi Quercy ne semble pas faire exception à la règle et pour mettre à jour les problématiques qui se posent sur le territoire, il est nécessaire d'établir quelles sont les pratiques de mobilité des usagers afin de savoir comment ces derniers s'approprient les différentes infrastructures du territoire. Nous mettrons l'accent sur les déplacements domicile-travail puisqu'en milieu ruraux, en terme de distance, ils représentent la moitié des déplacements.

Chapitre 2 :
L'enjeu des pratiques de mobilité sur le territoire
Midi Quercy

Depuis les années 1960, la distance domicile-travail a été multipliée par dix et a engendré des effets pervers tels que la baisse de la productivité, la diminution du temps libre et l'augmentation de la pollution. C'est pourquoi dans cette partie nous nous attacherons, en premier lieu, à analyser les déplacements domicile-travail. Nous examinerons les trajets en fonction de la commune d'origine, de la commune de destination et du mode de transport utilisé. Bien que les modes actifs et les transports collectifs se développent dans les zones peu denses, les déplacements en voiture individuelle restent majoritaires. En effet, aujourd'hui, 80 % des déplacements se font en voiture. Les usagers veulent du service « porte à porte ». Mais qu'en est-il de la population qui ne dispose pas de voiture en milieu rural ? Quelles sont les pratiques de mobilité de cette catégorie d'usagers ? Pour y répondre, nous nous intéresserons, dans une seconde partie, au transport lié à l'accessibilité des commerces, services et loisirs pour les usagers ne disposant pas de voiture. Une fois la question des déplacements traitée, nous serons en mesure de dégager les tendances qui se dessinent sur le territoire et de déterminer les freins, les leviers des mobilités liées aux modes de vie des usagers.

I. Un usage massif de la voiture pour les déplacements domicile-travail, situation du PETR Midi Quercy

Les déplacements domicile-travail constituent des flux quotidiens et nombreux. Il s'agit d'un héritage du fordisme, modèle de production et d'organisation du travail mis en place il y a plus d'un siècle. L'offre de transport se calibre sur ces flux. Or, passé la ville, il ne reste bien souvent que la voiture pour se déplacer. L'affluence de voiture a alors des conséquences sur le territoire. Il est donc nécessaire d'analyser les caractéristiques de ces déplacements pour établir un diagnostic des mobilités du territoire. Au vu des premiers éléments de diagnostic, nous savons déjà que ces flux vont majoritairement se diriger vers Montauban et dans une moindre mesure vers Caussade puis Nègrepelisse. D'après les données de 2009 de l'INSEE, quatre actifs en emploi sur dix travaillent en dehors du PETR Midi Quercy (dont 26 % à Montauban) et ce phénomène s'amplifie avec 57 % nouveaux arrivants travaillant en dehors du territoire (dont 35 % à Montauban même). Les analyses des données de 2012 vont alors confirmer ces premières remarques.

Dans un premier temps nous allons étudier les trajets professionnels (intracommunaux et intercommunaux) au sein de chaque communauté de communes puis, dans un deuxième temps, nous ferons une synthèse de nos observations à l'échelle du PETR.

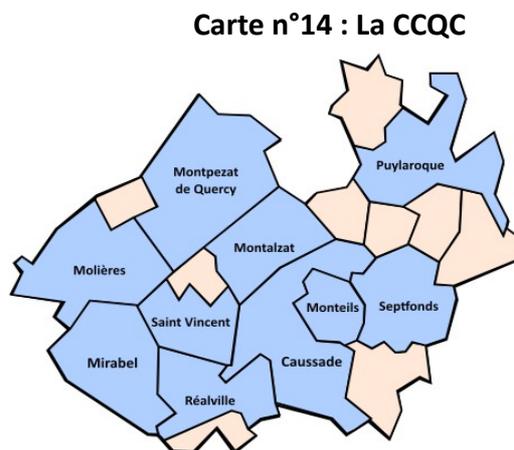
Enfin, nous compléterons cette analyse avec une étude des modes de transport utilisés pour ce type de trajet.

A) Les déplacements domicile-travail par communauté de communes

1. Les Flux domicile-travail de la Communauté de communes Quercy Caussadais

● Les flux intracommunaux

Le graphique ci-dessous rend compte du nombre d'actifs travaillant dans leur commune de résidence. Cela indique qu'un certain nombre de déplacements professionnels, sur de courts trajets, ont lieu chaque jour à l'intérieur de ces communes. Pour des raisons de fiabilité, seules les données supérieures à 50 « actifs travaillant dans leur commune de résidence » ont été retenues.

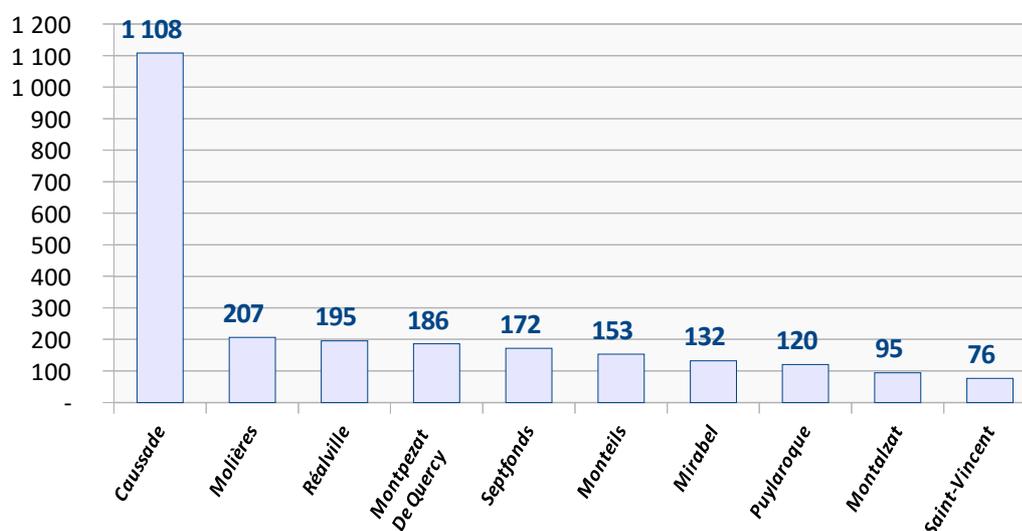


Source : Réalisation Laura Duponteil, 2016

Il en sera de même pour l'analyse des autres intercommunalités.

Cette analyse concerne alors dix communes sur dix-neuf. Les résultats permettront d'évaluer où se concentrent les petits déplacements liés aux mobilités professionnelles afin d'en évaluer les conséquences positives et négatives et d'entamer une réflexion sur les modes de transport susceptibles d'être utilisés.

Diagramme n°5 : Nombre d'actifs travaillant dans leur commune de résidence

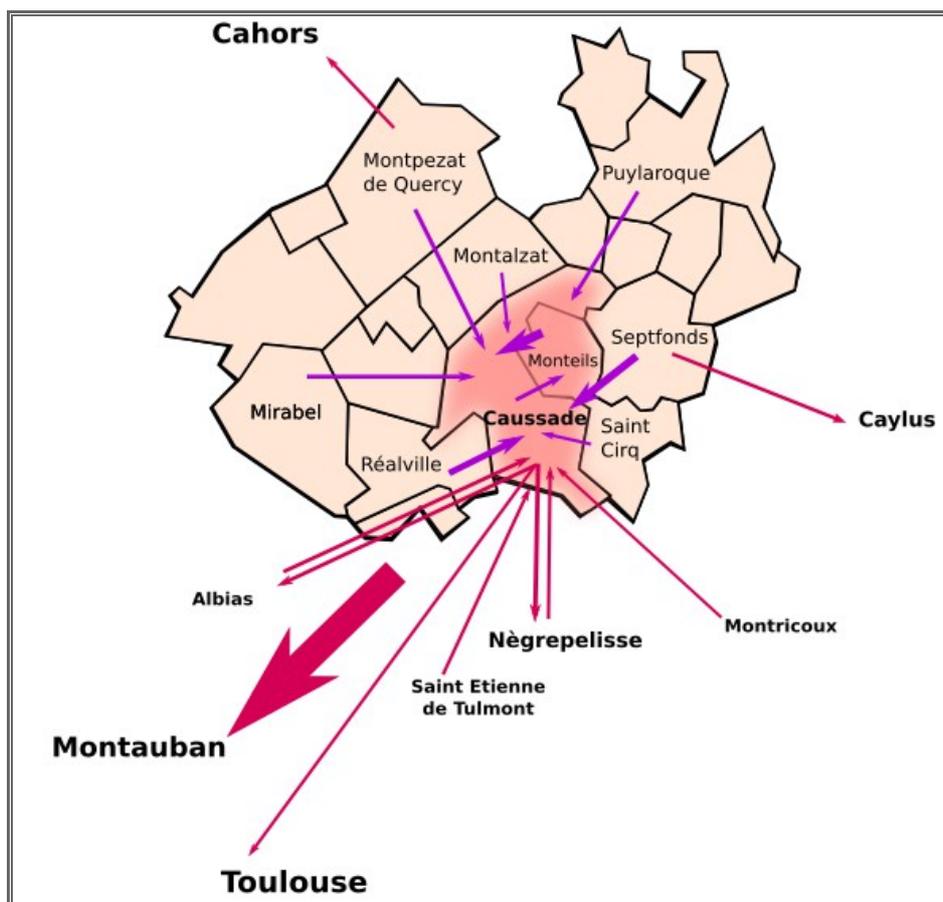


Source : Chiffres INSEE 2012

Nous observons que Caussade est la commune qui garde le plus d'actifs sur son territoire (53 % du nombre d'actifs total). Néanmoins un grand nombre de communes compte entre 100 et 200 actifs exerçant leur activité professionnelle dans leur commune de résidence, ce qui n'est pas négligeable pour un territoire rural. Par exemple, la commune de Molières concentre 46 % de ses actifs. Les communes les plus rurales du territoire ne comptent pas suffisamment de personnes actives ayant un emploi pour constituer un enjeu majeur pour le territoire.

- **Les flux intercommunaux**

Carte n°15 : La CCQC



Source : Réalisation Laura Duponteil, 2016

- **Les flux au sein de la CCQC**

Le bassin d'emploi de la CCQC, qui comprend la commune de Caussade et de Monteils, est l'un des six plus importants pôles du département. Cela explique la convergence des déplacements domicile-travail sur la commune de Caussade (un peu plus de 1000 déplacements/jour).

▪ **Les flux au sein du PETR**

Les communes qui attirent les actifs sont Nègrepelisse (pôle rural autonome de la CCTVA), Caylus (un des deux pôles de la CCQPGA) et Albias (qui se trouve sur la D820 en direction de Montauban).

▪ **Les flux extérieurs au PETR**

Montauban est le plus grand bassin d'emploi du département et se trouve à proximité de la CCQC. Il polarise alors de nombreux flux sur le territoire, environ 1400 déplacements/jour. La D820 est l'axe principal qui permet d'y accéder ; la surfréquentation de cette voie est donc source de problèmes aux heures pendulaires.

Les communes de Toulouse et Cahors, quant à elles, ne polarisent qu'un nombre minime de déplacements. La distance explique que ces pôles urbains n'attirent pas plus d'actifs sur leur territoire.

► **Déplacements domicile-travail entre les communes de la Communauté de communes Quercy Caussadais et les communes extérieures**

Communes de destination	Communes de résidence	Nombre de départs journaliers
Montauban	Caussade	418
	Réalville	277
	Mirabel	136
	Septfonds	92
	Cayrac	86
	Molières	85
	Montalzat	60
	Monteils	53
	Toulouse	Caussade
Cahors	Montpezat de Quercy	53
Nègrepelisse	Caussade	78
Caylus	Septfonds	68
Albias	Caussade	49
Caussade	Nègrepelisse	63
	Albias	76
	Montricoux	52

► **Déplacements domicile-travail à l'intérieur de la Communauté de communes Quercy Caussadais**

Communes de destination	Communes de résidence	Nombre de départs journaliers
Caussade	Monteils	237
	Septfonds	180
	Réalville	122
	Montpezat de Quercy	85
	Mirabel	76
	Phylarque	68
	Montalzat	60
	Saint Cirq	57
Monteils	Caussade	59

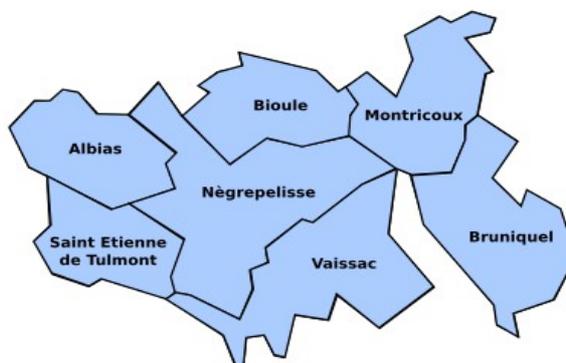
2. Les Flux domicile-travail de la Communauté de communes Terrasses et Vallée de l'Aveyron

● Les flux intracommunaux

Ce graphique rend compte du nombre d'actifs travaillant dans leur commune de résidence. Cela indique qu'un certain nombre de déplacements professionnels sur de courts trajets ont lieu chaque jour à l'intérieur de ces communes. Pour des raisons de fiabilité, seules les données supérieures à 50 "actifs travaillant dans leur commune de résidence" ont été retenues.

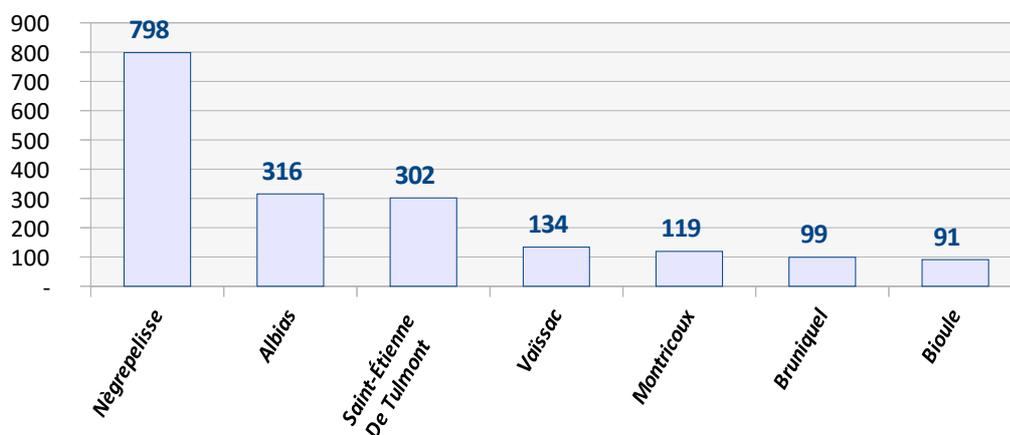
Néanmoins, toutes les communes du territoire dépassent ce seuil et sont donc prises en compte dans cette analyse.

Carte n°16 : La CCTVA



Source : Réalisation Laura Duponteil, 2016

Diagramme n° 6: Nombre d'actifs travaillant dans leur commune de résidence

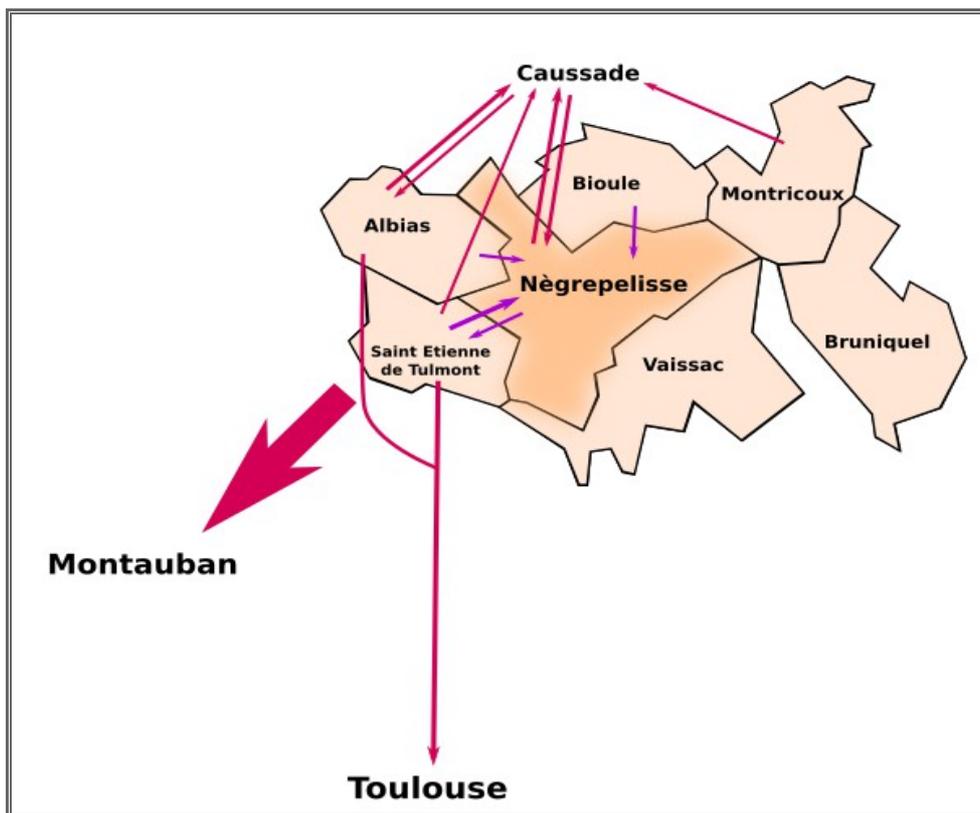


Source : Chiffres INSEE 2012

Près de 800 Nègrepelissiens restent sur la commune pour exercer leur activité professionnelle. Cela traduit un grand nombre de déplacements domicile-travail sur ce territoire et interroge sur les modes de transport utilisés. Albias et Saint Étienne de Tulmont concentrent, quant à elles, plus de 300 de leurs actifs chacune sur leur commune, ce qui signifie que des flux importants animent ces territoires chaque jour. Elles disposent, à elles deux, de plus de 1000 emplois de salariés pour près de 7000 habitants, ce qui en fait des territoires dépendants. Ce sont des communes résidentielles qui s'intègrent à la banlieue montalbanaise.

● Les flux intercommunaux

Carte n°17 : La CCTVA



Source : Réalisation Laura Duponteil, 2016

▪ **Les flux au sein de la CCTVA**

Nègrepelisse, pôle rural autonome de la CCTVA, est naturellement le pôle d'emploi du territoire, il suscite donc un certain nombre de déplacements professionnels journaliers (environ 300 déplacements/jour).

▪ **Les flux au sein du PETR**

La commune de Caussade, qui est l'un des six bassins d'emplois du département, polarise une partie des trajets domicile-travail de la CCTVA (près de 300 déplacements/jour). Cependant, une petite partie des actifs de Caussade se rend sur la commune de Nègrepelisse pour travailler (environ 80 déplacements journaliers).

▪ **Les flux extérieurs au PETR**

Montauban est le plus grand bassin d'emploi du département et se trouve à proximité de la CCTVA. Il polarise alors de nombreux flux sur le territoire (environ 2500 déplacements/jour). La D115 est l'axe principal qui permet d'y accéder ; la surfréquentation de cette voie est donc source de problèmes aux heures pendulaires.

La commune de Toulouse attire quelques actifs, notamment des communes limitrophes de Montauban (Albias et Saint Étienne de Tulmont). La proximité des grands axes favorise les grands trajets domicile-travail. Cependant, on ne dénombre qu'approximativement 200 déplacements/jour à destination de Toulouse pour l'ensemble du territoire.

► *Déplacements domicile-travail entre les communes de la Communauté de communes Terrasses et Vallée de l'Aveyron et les communes extérieures*

Communes de destination	Communes de résidence	Nombre de départs journaliers
Montauban	Saint Étienne de Tulmont	780
	Nègrepelisse	665
	Albias	612
	Bioule	169
	Montricoux	111
	Vaissac	102
	Bruniquel	60
Toulouse	Saint Étienne de Tulmont	93
	Albias	64
Caussade	Albias	76
	Nègrepelisse	63
	Montricoux	52
	Saint Étienne de Tulmont	48
Nègrepelisse	Caussade	78
Albias	Caussade	49

► *Déplacements domicile-travail à l'intérieur de la Communauté de communes Terrasses et Vallée de l'Aveyron*

Communes de destination	Communes de résidence	Nombre de départs journaliers
Nègrepelisse	Saint Étienne de Tulmont	97
	Bioule	66
	Albias	60
Saint Étienne de Tulmont	Nègrepelisse	55

3. Les Flux domicile-travail de la Communauté de communes Quercy Vert

● Les flux intracommunaux

Pour cette collectivité, seule une commune n'est pas concernée par cette analyse. Cette collectivité est la moins peuplée du territoire, ce qui explique que les données exploitables ne soient pas élevées.

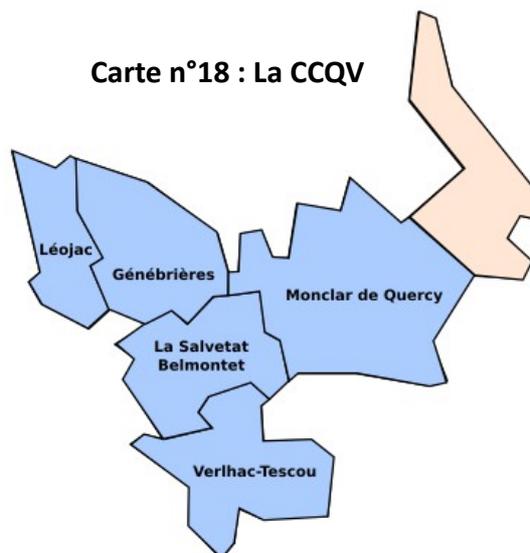
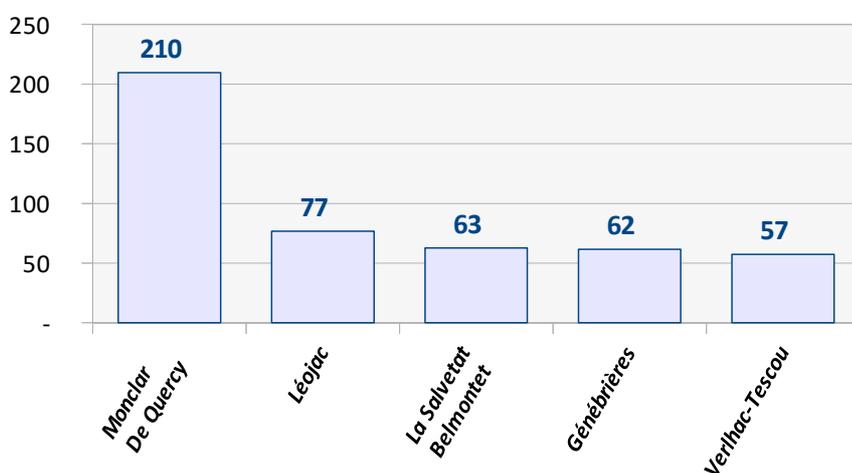


Diagramme n° 7: Nombre d'actifs travaillant dans leur commune de résidence

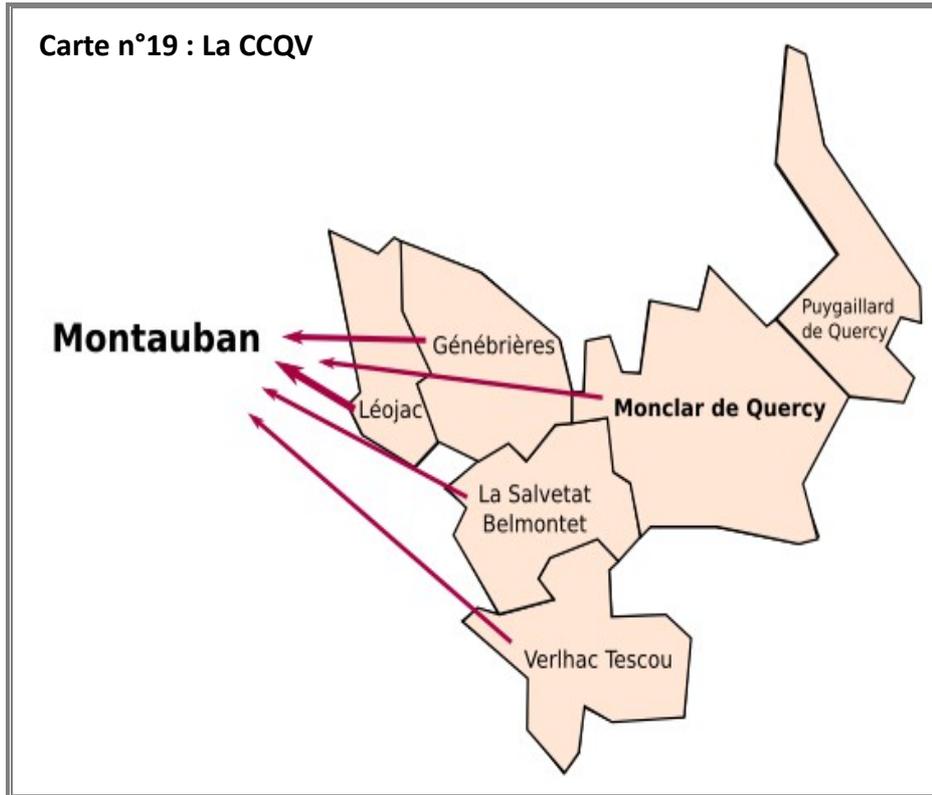


Source : Réalisation Laura Duponteil, 2016

Source : Chiffres INSEE 2012

Ce graphique démontre très clairement que la commune de Monclar-de-Quercy est le pôle dynamique de l'intercommunalité avec plus de 200 Monclarais qui travaillent sur la commune, soit 28 % des actifs du territoire.

● Les flux intercommunaux



Source : Réalisation Laura Duponteil, 2016

La communauté de communes Quercy Vert fait partie intégrante du bassin de vie de Montauban. De ce fait, les actifs de ces communes se dirigent majoritairement vers Montauban pour travailler (près de 1000 déplacements/jour pour l'ensemble du territoire).

En effet, moins d'un quart des actifs travaillent sur leur commune de résidence, ce qui laisse penser que l'offre d'emploi n'est pas développée sur le territoire.

► *Déplacements domicile-travail entre les communes de la Communauté de communes Quercy Vert et les communes extérieures*

Communes de destination	Communes de résidence	Nombre de départs journaliers
Montauban	Léojac	290
	Monclar de Quercy	267
	La Salvetat Belmontet	151
	Génébrières	131
	Verlhac Tescou	105

L'aire urbaine de Montauban comprend le sud du PÉTR Midi Quercy. C'est donc un territoire dépendant sous influence urbaine.

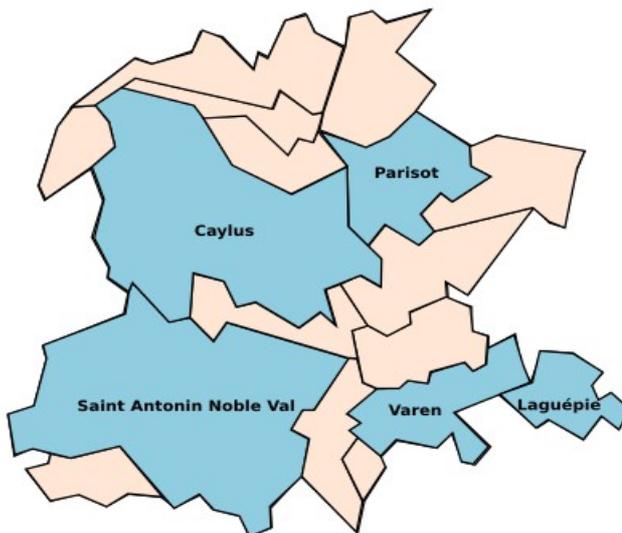
Cette collectivité rurale peut alors être considérée comme la banlieue éloignée de Montauban.

4. Les Flux domicile-travail de la Communauté de communes Quercy Rouergue et Gorges de l'Aveyron

Carte n°20 : La CCQPGA

● Les flux intracommunaux

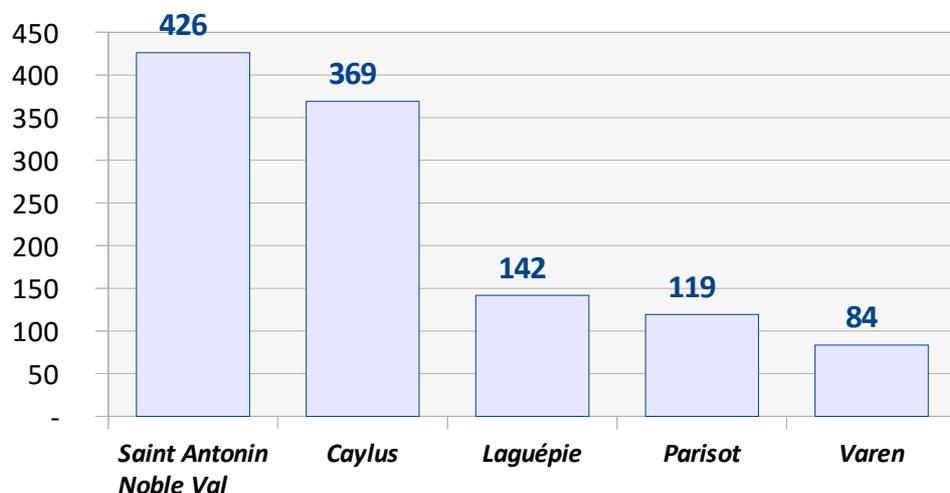
Ce graphique rend compte du nombre d'actifs travaillant dans leur commune de résidence. Cela indique qu'un certain nombre de déplacements professionnels sur de courts trajets ont lieu chaque jour à l'intérieur de ces communes. Pour des raisons de fiabilité, seules les données supérieures à 50 "actifs travaillant dans leur commune de résidence" ont été retenues.



Source : Réalisation Laura Duponteil, 2016

Cette analyse concerne alors cinq communes sur les dix-sept composant le territoire.

Diagramme n°8 : Nombre d'actifs travaillant dans leur commune de résidence



Source : Chiffres INSEE 2012

Le graphique, ci-contre, indique que Caylus et Saint Antonin Noble Val concentrent de nombreux actifs sur leur territoire. En effet plus de 65% des actifs ayant un emploi travaillent sur leur commune de résidence.

La commune de Laguépie, plus modeste, retient tout de même plus de 70 % de ses actifs.

● **Les flux intercommunaux**

Les flux domicile-travail ne sont pas conséquents en dehors et à l'intérieur du territoire. Cela signifie que les actifs se dispersent alors dans les communes alentour (Caylus, Saint Antonin Noble Val, Caussade, Villefranche de Rouergue) mais dans la majorité des cas, ils travaillent sur leur commune de résidence.

Le caractère rural du territoire ne semble pas pousser à une évasion professionnelle. La CCQRGA semble relativement autonome sur ce point.

► **Déplacements domicile-travail entre la Communauté de communes Quercy Rouergue et Gorges de l'Aveyron et les communes extérieures :**

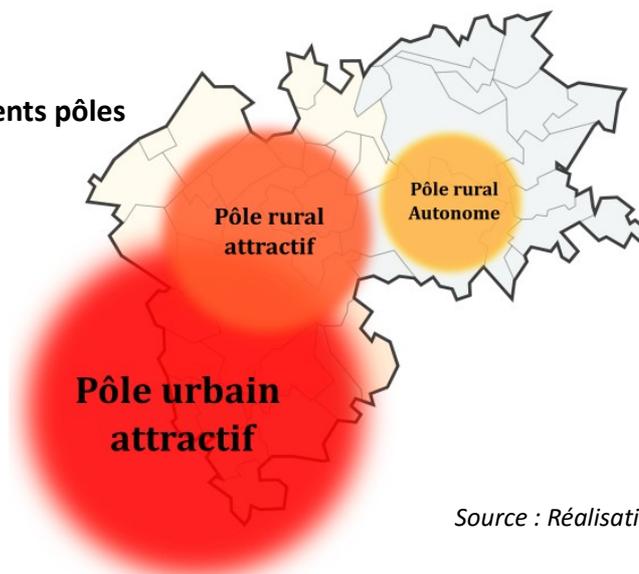
Communes de destination	Communes de résidence	Nombre de départs journaliers
Caylus	Septfonds	68



En conclusion, nous pouvons voir apparaître trois types de pôles différents : les pôles ruraux autonomes à l'est du Pays, qui concernent les communes de Caylus et Saint Antonin Noble Val ; les pôles ruraux attractifs à l'ouest du Pays, qui sont Caussade et Nègrepelisse ; et enfin le pôle très attractif de Montauban, qui est en dehors du périmètre du Pays Midi Quercy.

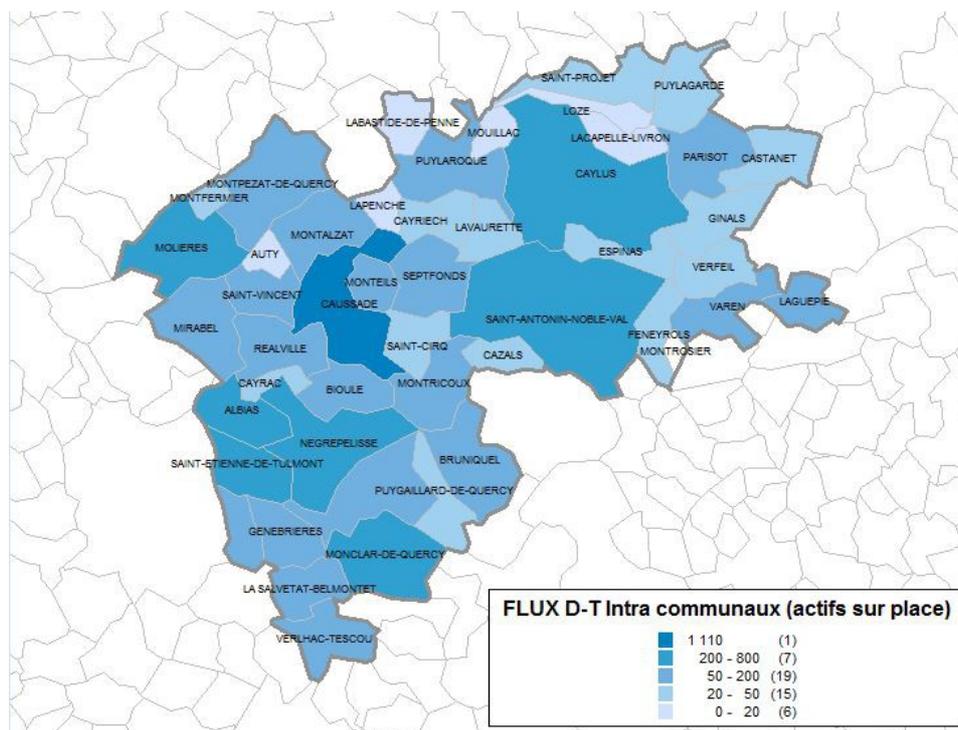
D'une manière générale, les trajets domicile-travail ont principalement pour destination Montauban, qui est le plus gros pôle d'emploi du département.

Carte n°21 : Les différents pôles structurants



Source : Réalisation Laura Duponteil, 2016

Carte n°22 : Synthèse des flux intracommunaux



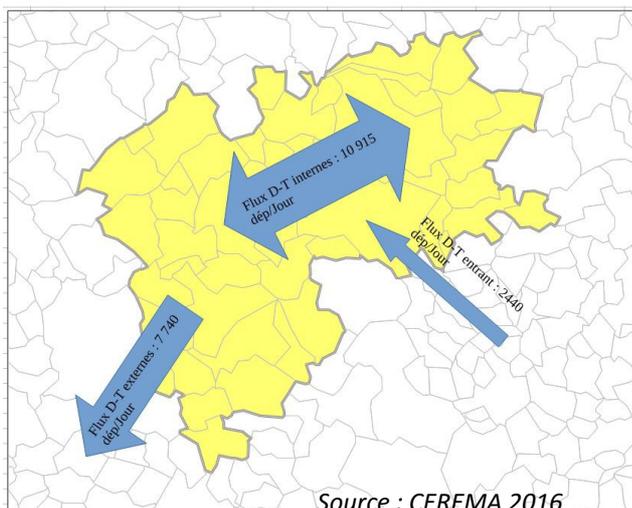
Source : CEREMA 2016

À l'Ouest, la majorité des flux intracommunaux se concentre sur la commune de Caussade avec 1 100 déplacements/jour à l'intérieur de la commune, suivie par Nègrepelisse avec 800 déplacements/jour.

Les communes de Albias, Saint Étienne-de-Tulmont, Molières et Monclar-de-Quercy comptent entre 200 et 300 déplacements/jour à l'intérieur de leur territoire.

A l'Est, Saint Antonin Noble Val et Caylus concentrent une part importante de leurs actifs sur leur territoire avec 400 déplacements/jour en moyenne.

Carte n°23 : Synthèse des flux intercommunaux



Source : CEREMA 2016

Les flux internes du PETR Midi Quercy concernent près de 11 000 déplacements par jour.

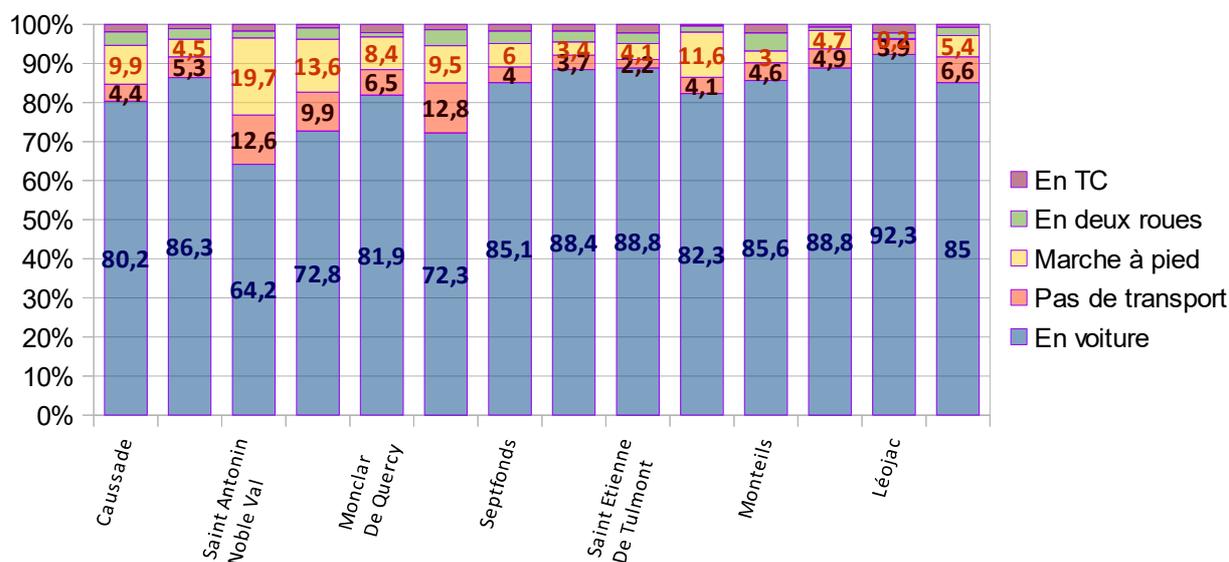
Les flux sortant du territoire représentent plus de 7 700 déplacements par jour. Ils sont majoritairement à destination de Montauban.

Les flux entrant sont moins conséquents, avec 2 440 déplacements par jour.

B) Les modes de déplacement utilisés pour les trajets domicile-travail selon les communes

Pour cette analyse, seules les communes de plus de mille habitants ont été prises en compte afin que les données étudiées soient significatives et révèlent des tendances solides et fiables.

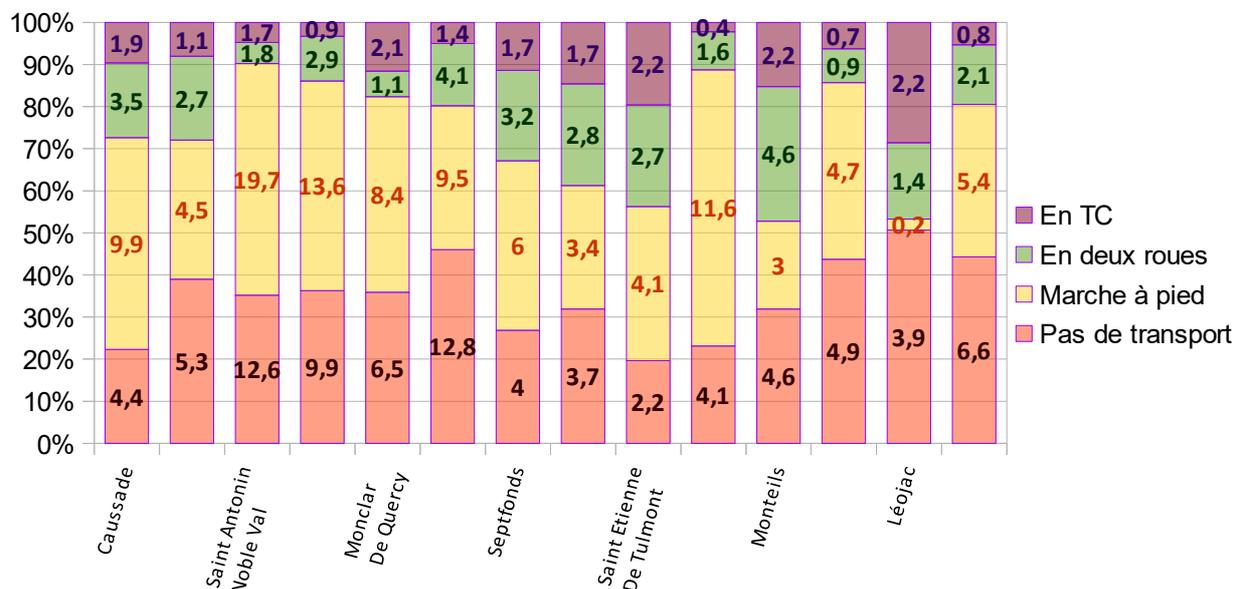
Diagramme n° 9: Les modes de transports utilisés sur le PETR Midi Quercy pour les déplacements domicile-travail



Source : Chiffres INSEE 2012

La voiture occupe une place prépondérante dans les déplacements domicile-travail. Ce phénomène n'est guère étonnant, surtout sur un territoire rural. Cependant le taux d'utilisation varie jusqu'à 20 % d'une commune à une autre, il est donc nécessaire d'étudier ces différences de pratiques, d'autant plus que d'autres modes de déplacement sont utilisés par la population active. Pour plus de lisibilité, le graphique suivant reprend les modes de transport utilisés à l'exception de la voiture. Cela permettra de mieux se rendre compte de la part d'actifs se rendant sur leur lieu de travail en mode actif ou en transport collectif.

Diagramme n° 10: Les modes de transport utilisés sur le PETR Midi Quercy pour les déplacements domicile-travail (sans la voiture)



Source : Chiffres INSEE 2012

● **L'est du territoire, caractérisé par son identité de rural isolé, se révèle plus détaché de la voiture que l'Ouest, sous influence périurbaine.**

Saint Antonin Noble Val, Caylus mais aussi Montpezat de Quercy sont les communes qui utilisent le moins la voiture parmi les communes étudiées. En effet, entre 64 et 73 % de la population active utilisent la voiture (contre 82,2 % pour le département). De plus, entre 10 et 20 % se rendent sur leur lieu de travail à pied, ce qui est le taux le plus haut (des communes de plus de 1000 habitants) dans le Pays Midi Quercy. De la même façon, on observe entre 10 et 13 % d'actifs qui n'utilisent aucun moyen de transport pour aller travailler. Encore une fois, c'est le taux le plus élevé.

Pour Saint Antonin Noble Val et Caylus, ces résultats sont en corrélation avec les conclusions précédentes : il s'agit d'un bourg autonome, il subit donc moins le phénomène d'évasion professionnelle.

● **La périurbanisation à l'ouest du territoire qui témoigne d'une utilisation massive de voiture.**

Les actifs de Caussade, Mirabel et Monclar de Quercy utilisent en moyenne à 80% la voiture pour se rendre sur leur lieu de travail et 10 % en moyenne s'y rendent à pied.

La ruralité de ces territoires justifie une forte utilisation de la voiture mais la part de déplacements à pied indique qu'un certain nombre d'actifs habitent à proximité de leur lieu de travail ou d'un moyen de transport autre que la voiture personnelle.

Pour les communes de Septfonds, Réalville Bioule et Nègrepelisse, la voiture est utilisée entre 85 et 90 % de fois. C'est le mode de transport dominant, les autres pourcentages n'étant pas significatifs (entre 0 et 6 % pour les TC, deux roues, à pied ou pas de transport).

Il s'agit de communes périurbaines, appartenant à la couronne de Montauban ou de Caussade. Les résultats indiquent alors que la périurbanisation entraîne une utilisation plus massive de la voiture que les milieux ruraux peu denses. Cela s'explique par le taux de population active qui se concentre dans les zones périurbaines au détriment des zones plus rurales et plus isolées.

La plus grande utilisation de la voiture concerne Albias, Saint Etienne de Tulmont et Léojac. En moyenne 90 % des actifs prennent leur voiture pour aller travailler.

Les conclusions précédentes montraient une forte évasion professionnelle sur Montauban. Or ces résultats montrent que le principal mode de déplacement utilisé est la voiture. On peut donc en conclure que les alternatives à la voiture ne sont pas très développées entre Montauban et ces communes. Il est important de rappeler ici que ces trois communes font actuellement partie du ScoT de Montauban. Cela montre bien leur appartenance à la couronne de Montauban et peut alors questionner sur la non-existence de lignes de bus entre elles.

En résumé, la voiture reste le mode de déplacement dominant. Le caractère rural voire périurbain du territoire du Pays Midi Quercy justifie ce phénomène. Le manque d'alternative à la voiture explique la nécessité pour les actifs d'avoir un véhicule personnel. Toutefois, les données INSEE ne fournissent aucune information sur les pratiques de covoiturage. D'après les informations empiriques (observations et entretiens), le covoiturage reste tout de même minime sur le territoire et ne remet donc pas en cause cette analyse.

Néanmoins, certains bourgs, plus autonomes (notamment à l'ouest), permettent à une part significative des actifs de se rendre sur leur lieu de travail à pied ou à vélo.

Tableau récapitulatif des leviers, freins et solutions à envisager sur l'ouest et l'est du territoire

	Points positifs	Problèmes observés	Solution à envisager
L'Est du PETR Midi Quercy	<ul style="list-style-type: none"> - Ouverture d'un centre de ressources économiques (coworking) - Présence d'un TAD 	<ul style="list-style-type: none"> - Territoire rural isolé dont l'éloignement des pôles d'emplois cause une désertification du territoire. - L'offre en transport collectif est insuffisante (notamment pour les jeunes) - le TAD réservé au marché (destinations et horaires imposés) 	<ul style="list-style-type: none"> - Développer une offre « rézo pouce » - Élargir les possibilités du TAD - Communiquer davantage sur l'offre existante - Développer des liaisons avec Caussade
L'Ouest du PETR Midi Quercy	<ul style="list-style-type: none"> - Proximité avec des bassins d'emplois, de commerces et de services. - Passage de l'autoroute A20 sur le territoire - Présence d'un parking de covoiturage et des arrêts « rézo pouce » sur Nègrepelisse - Présence d'un TAD 	<ul style="list-style-type: none"> - Flux massif de voitures aux heures pendulaires sur la D820 (entre Montauban et Caussade) et sur la D115 (entre Montauban et Nègrepelisse) - La CCQV ne dispose d'aucune offre de transport - Le sud du territoire est une banlieue dortoir de Montauban 	<ul style="list-style-type: none"> - Encourager la pratique de covoiturage - Étendre la couverture « rézo pouce » à tout le territoire - Développer les transports collectifs - Faire de la gare de Caussade un pôle multimodal.

Lors de la conférence donnée le 12 mai 2016, à l'AUAT (à Toulouse), Bruno Marzloff nous fait part de son point de vue quant à l'avènement de la fin du modèle actuel, il pense que l'on a atteint les limites du système. D'après lui, il faut repenser le quotidien et la mobilité et trouver des solutions pour une nouvelle organisation du travail, une diminution des heures perdues dans les transports et une diminution de la pénibilité des déplacements. Il souligne aussi le renforcement du clivage entre les mobilités subies et les mobilités choisies. Ce phénomène ne concerne pas uniquement les trajets domicile-travail comme nous allons le voir.

II. Les déplacements de commerces, de services et de loisirs : l'enjeu de l'accessibilité sans la voiture

L'accessibilité aux commerces et aux services concerne toute la population, contrairement aux trajets domicile-travail ou domicile-étude qui se limitent aux actifs et aux étudiants.

Il faut alors s'assurer que chaque individu a la possibilité de s'approvisionner et d'accéder aux services administratifs ou de santé. La responsabilité de chacun est engagée car il ne relève pas des collectivités d'assister les administrés dans tous leurs besoins, néanmoins ils mettent en place des services, les plus efficaces possibles, pour offrir une chance à chacun d'être autonome. Leur mission va alors se concentrer sur la mise en place de transports à vocation sociale et solidaire. Les catégories concernées sont prioritairement les personnes âgées, les habitants en situation de précarité mais aussi les adolescents. Les retraités sont les personnes les plus touchées par les problèmes de mobilité et sont aussi en situation de précarité pour certains d'entre eux. Ils constituent une part importante de la population, d'où l'importance de les prendre en compte.

L'objectif des collectivités est de proposer des services alternatifs à la voiture individuelle pour permettre à ces catégories de population de se déplacer sur le territoire. Les lieux privilégiés sont les centres bourgs, où se concentrent les commerces et les services. Généralement, les jours de desserte sont en cohérence avec les jours de marché, ce qui répond aux attentes des personnes âgées et favorise la fréquentation des commerces, aux profits des producteurs locaux.

De la même façon, l'accessibilité aux activités de loisirs peut poser problème à ces catégories de population non véhiculées. Les jeunes sont tributaires de leurs parents pour se déplacer et les personnes âgées ou en situation de précarité connaissent l'isolement social.

Nous allons analyser l'utilisation de certains services que propose le PETR Midi Quercy, mis en place pour remédier au risque d'enclavement. Dans le cas où il n'existe pas d'alternative adaptée, nous allons en étudier les conséquences nuisibles pour le territoire et ses habitants.

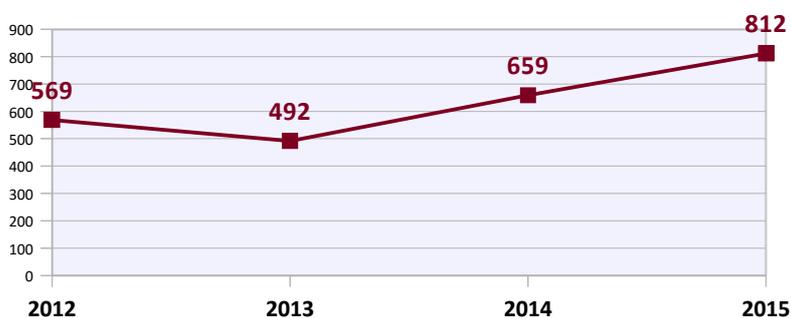
A) Le Transport A la Demande (TAD) dédié à l'accès des marchés

Le transport à la demande est un transport collectif spécifiquement dédié aux zones peu denses. Il permet de proposer une offre de transport sans engager des moyens financiers trop lourds. La collectivité ne prend pas de risque avec ce type de service car si la ligne n'est pas sollicitée elle n'engendre aucun frais. Si au contraire elle est très fréquentée, alors le plus rentable est de la remplacer par une ligne régulière. Ce mode est alors une alternative aux lignes de bus régulières généralement réservées aux zones urbanisées et au transport scolaire. Elle peut être mise en place pour évaluer les besoins des habitants comme pour les soulager en cas de nécessité.

Sur le territoire d'étude, le TAD est proposé par deux communautés de communes : Quercy Caussadais et Quercy Rouergue et Gorges de l'Aveyron. L'offre n'est pas la même sur les deux territoires. L'offre TAD à l'ouest du territoire ne fonctionne que deux jours par semaine (le lundi et le mercredi) et propose une ligne régulière *Puylaroque-Caussade* le lundi matin pour se rendre sur le marché de Caussade. L'offre TAD à l'est du territoire impose des destinations et des horaires (principalement le matin et les jours de marché). Ces deux services ont l'avantage de venir chercher l'utilisateur à son domicile et de l'y ramener.

Dans les communes rurales, il est souvent difficile de se rendre dans le bourg car les habitations sont diffuses et les personnes âgées ne peuvent se déplacer aisément à pied ou à vélo.

Graphique n° 1: Fréquentation du TAD de la Communauté de communes Quercy Caussadais
(nombre d'utilisateurs par année)



Source : Chiffres de la CCQC

Malgré une diminution de fréquentation en 2013, la sollicitation du TAD par les habitants ne cesse d'augmenter au fil des années. Cela montre que le service est adapté aux besoins d'une catégorie de population et qu'il devient de plus en plus populaire.

D'après les statistiques sur le TAD fournies par la communauté de communes Quercy Caussadais, le pic de fréquentation tourne autour de septembre et octobre alors qu'à l'inverse, en janvier et février, le service est peu utilisé. Bien que nous n'ayons pas plus d'information sur la commune d'origine des usagers, l'entretien avec Monsieur Soulié, coordinateur à la CCQC, nous apprend que la destination privilégiée est Caussade. La ligne régulière du lundi matin concentre très certainement la majorité des déplacements de ce service.

Le service TAD de la communauté de communes Quercy Rouergue et Gorges de l'Aveyron recense 534 usagers pour 2015, un chiffre qui reste relativement stable par rapport à l'année 2014. La fréquentation, plus modeste que chez son voisin Quercy Caussadais, s'explique par sa densité de population bien plus faible. En effet, la CCQRGA compte environ 8 000 habitants et a une densité de 18 hab/km² alors que la CCQC comprend plus de 20 000 habitants et a une densité de 50 hab/km².

En revanche, le pic de fréquentation a plutôt lieu l'été, en raison de la présence de touristes sur le territoire qui sollicitent ce mode de transport. Généralement, ce service est proposé pour un public local et il est assez rare que des personnes extérieures l'utilisent mais ce territoire très touristique révèle une pratique singulière. « Ils prennent le bus rural, ça fait partie du folklore pour eux » nous rapporte Eléonor Artouste qui travaille à la maison de service public de la CCQRGA.

Les trajets les plus fréquentés sont ceux qui conduisent au marché de Saint Antonin Noble Val, de Caylus et de Villefranche de Rouergue (dans l'Aveyron). À l'inverse, la destination de Lexos (commune de Varen) est dépréciée, car cette ligne permet de rejoindre la gare qui propose peu d'horaires intéressants (cf paragraphe sur les lignes ferroviaires).

A travers les entretiens réalisés avec chaque collectivité sur ce service, il semble que ce mode de transport réponde aux attentes des usagers. Les collectivités font un point chaque année pour évaluer les ajustements à faire afin que le service reste adapté aux besoins de la population.

B) Un manque de transport évident pour les loisirs des jeunes

La promulgation de la loi de 2015 relative à l'obligation de ceinture et d'éthylotest antidémarrage (EAD) dans les cars ne permet plus aux collectivités de disposer de leur propre véhicule. Aujourd'hui, elles font généralement appel à des transporteurs privés pour assurer les déplacements notamment du public scolaire. Ce système est parfois plus économique mais freine la flexibilité du service. Cela demande une organisation plus assidue de la part des coordinateurs des centres de loisirs.

Si les transports des activités scolaires et des centres de loisirs semblent anticipés, les adolescents, quant à eux, ne disposent pas de moyens de transport pour les activités extra-scolaires, hormis leurs parents qui ont souvent l'impression de jouer le rôle de « taxi ». Une enquête sur la mobilité des jeunes a été réalisée en 2014, par la coopérative Sostén Projets, sur le PETR Midi Quercy et les résultats confirment cette tendance. En effet, 77 % des jeunes interrogés répondent se faire emmener par leurs parents lorsqu'ils doivent se rendre quelque part. Bien que les parents considèrent qu'il est normal d'assurer le déplacement de leurs enfants, ils sont nombreux à souhaiter qu'une offre en transports collectifs se développe sur le territoire, ainsi qu'un site de covoiturage spécial pour les jeunes. Cela permettrait une plus grande autonomie des jeunes et leur offrirait la possibilité de participer à plus d'événements et d'activités étant donné que 85 % des jeunes (notamment les 15-17ans) ont déjà renoncé à une sortie faute de transport. Les jeunes enquêtés expliquent qu'ils aimeraient surtout avoir la possibilité de se retrouver entre eux le week-end, pouvoir sortir de chez eux ou encore participer à un événement ou une activité. La majorité dépend du bon vouloir de leurs parents à les emmener ici ou là et souhaiterait avoir accès à un transport collectif pour ces déplacements. Cette enquête sur la mobilité des jeunes révèle un cruel manque d'offre de déplacement et propose l'élaboration d'un système de covoiturage pour les jeunes du nom de « PARTAJ ». Cette mise en place a pour but de faciliter l'accès aux événements organisés sur le territoire, notamment en période estivale. Le territoire recense de nombreuses manifestations auxquelles les jeunes apprécient de se rendre pour se retrouver : la fête de la musique Caussade, l'« Ecofestibal » à Septfonds, le « Samba el pais » à Montricoux, le « festi'lac » à Parisot, le « Full Vibres » à Nègrelisse, etc. Cette offre qui cible plutôt la jeunesse est complétée par une offre plus familiale fréquentée par les familles et les établissements scolaires.

C) Association OBABELTUT : le transport culturel de Saint Antonin Noble Val



Parmi les offres de transport liées aux loisirs, nous trouvons l'association Obabeltut qui propose une offre de transport culturel tout au long de l'année et sur plusieurs communes de la CCQRGA. Cette association propose de se rendre sur Albi ou Toulouse pour assister à des représentations, à des spectacles sélectionnés par leur soin. Le trajet se fait par covoiturage ou en bus selon le nombre de participants.

Elle organise aussi des spectacles dans les écoles et les médiathèques de certaines communes de la communauté de communes Quercy Rouergue et Gorges de l'Aveyron. Elle travaille parfois en partenariat avec d'autres associations telles que « Même sans le train », « Coté Noble Val » ou encore « Babel gum ». Trois bénévoles du bureau de l'association sur six sont professeurs des écoles, ce qui explique leur implication auprès des écoles du territoire.

Face au succès de cette démarche et au travail que cela représente pour les bénévoles, la commune de Saint Antonin Noble Val offre des subventions à cet organisme afin de faire perdurer leur activité sur le territoire.

Actuellement, l'association recense 145 adhérents inscrits et pense atteindre les 180 d'ici la fin de l'année (en se basant sur les chiffres des années précédentes). Tous les âges sont représentés bien qu'il y ait très peu de 18-30 ans, cette tranche d'âge étant en minorité sur tout le territoire.

Le dynamisme de cette association permet d'offrir un service de transport atypique en milieu rural et de promouvoir l'accès à la culture pour toutes les générations.

L'entretien avec Céline Lallemand, membre du bureau (de l'association Obabeltut), a permis de faire ressortir des problèmes de mobilité sur le territoire de la CCQRGA. Les habitants qui ne disposent pas de voiture n'ont aucun moyen de se déplacer sur le territoire. D'après elle, beaucoup d'habitants font du « stop », notamment des jeunes adolescents, avec ou sans la permission de leurs parents. Il y a un manque d'offre de déplacement et de sécurité auquel pourrait répondre une plate-forme de covoiturage à l'échelle du PETR Midi Quercy. Certains s'organisent entre eux pour covoiturer, mais le réseau d'interconnaissance de chaque individu est insuffisant pour être véritablement efficace.

« Les jeunes font du stop tout le temps »

« il n'y a rien [comme offre de transport] »

« les élus sont déconnectés des réalités »

(propos tenus par Céline Lallemand, membre du bureau de l'association)

Ce discours vient confirmer les résultats de l'enquête sur la mobilité des jeunes, il manque une offre de déplacement pour les personnes non véhiculées.

Elle ajoute qu'il serait intéressant de proposer une offre de transport qui permette de se rendre à la gare de Caussade car le train de Lexos pour se rendre à Toulouse est assez cher (16/17€ pour faire Lexos-Toulouse). L'échelle des communautés de communes n'est donc pas la plus cohérente pour les transports, étant donné que la commune de Caussade polarise le plus de flux sur le territoire. C'est à l'échelle du PETR qu'une stratégie des déplacements doit être envisagée, où Caussade serait un pôle multimodal à renforcer.

L'analyse des déplacements révèle le manque de coordination entre les intercommunalités pour organiser leur transport (notamment pour le TAD). Caussade étant le pôle d'emplois et de services, son accès devrait être facilité par une offre de transport adaptée pour tout le territoire du PETR. L'organisation des déplacements pose des problèmes de gouvernance. Le territoire, bien que n'ayant pas la compétence transport, nourrit une réflexion sur le sujet pour offrir une meilleure lisibilité des pratiques de déplacement afin de faciliter le choix des actions à mener par les autorités compétentes.

Le frein principal est tout d'abord le manque de transport alternatif. Le tout voiture est très présent. En milieu peu dense, cela est normal mais la proximité à Montauban et le caractère résidentiel de l'ouest du territoire laisse présager une augmentation des flux journaliers sur la D820 et la D115. Les actifs vont engorger les routes en allant travailler dans l'aire urbaine de Montauban. Ce manque de transport alternatif pénalise aussi les habitants n'ayant pas de voiture. Le vieillissement de la population de l'est du territoire laisse penser que l'enclavement des personnes âgées va s'accroître. Cette partie très rurale du PETR a besoin de relancer son attractivité économique sans se cantonner au domaine touristique. Des efforts sont néanmoins faits dans ce secteur grâce au développement du télétravail et des espaces de coworking (cf chapitre 1). Toujours dans l'optique de diminuer les déplacements en voiture individuelle, une réflexion est entamée pour la généralisation d'arrêt « rézo pouce » (covoiturage spontané) sur l'ensemble du territoire.

Toutes ces démarches s'adressent aux usagers du territoire, une population d'une grande diversité : des actifs, des adolescents, des retraités, des individus en situation de précarité, etc. Au sein de chaque catégorie se trouve des sous-catégories, des profils d'habitants qui ont chacun des habitudes, des pratiques de mobilité qui leur sont propres.

Afin d'analyser ces pratiques, nous devons établir une classification de la population afin de déterminer ce qui les pousse à adopter tel ou tel comportement, et de comprendre leur relation aux mobilités.

Aujourd'hui, nous sommes en mesure de proposer une véritable boîte à outils d'actions à mettre en place pour combattre le déplacement individuel en voiture : les applications mobiles et les plateformes internet pour développer le covoiturage, l'autopartage, les systèmes de location de vélos en libre service, la multiplication des voies cyclables, les différentes formes de TAD, etc. Il n'y a plus qu'à évaluer quel outil correspond à quel besoin et à l'appliquer.

Mais alors comment expliquer que malgré cette offre, certains modes de déplacement connaissent l'échec après leur mise en place ? Est-ce un problème de communication sur le service ou l'attachement à la voiture individuelle qui est trop fort ?

Pour proposer un service de déplacement adapté, les politiques publiques basent leur réflexion sur des observations, des statistiques, des faits rapportés ; or il faut savoir les interpréter pour les comprendre et entrevoir la complexité des rapports entre individu et mobilité.

Il ne s'agit pas que du transport en lui-même, mais de la représentation que l'on s'en fait. C'est pour cela qu'il est important de se pencher sur la question des représentations avant même d'envisager proposer un nouveau service. Le contexte familial, résidentiel mais aussi politique conditionne nos rapports à la mobilité et il est crucial d'approfondir cette question pour faire évoluer les pratiques.

Chapitre 3 :
Les représentations sociales de la mobilité
au cœur du processus de choix modale

Le territoire du PETR Midi Quercy renferme une population plutôt rurale, voire périurbaine pour certaines communes, mais la diversité des individus est bien plus complexe que ces deux catégories. L'âge, la catégorie socio-professionnelle et le type d'habitat occupé conditionnent les habitudes et les besoins des usagers. Nos modes de vie correspondent aux normes intériorisées de nos lieux de résidence et nous choisissons nos logements en fonction de nos revenus, de notre lieu de travail, de nos besoins mais aussi de nos ambitions socialement construites par notre environnement social et familial.

Les politiques publiques proposent constamment des façons plus écologiques de se déplacer, mettent en place de nouvelles infrastructures et espèrent que les pratiques des individus s'adapteront naturellement à ces changements. La communication et la publicité permettent de véhiculer ces idées dans les esprits de la population afin qu'elles lui deviennent plus familières. On observe de plus en plus d'opérations de concertation lors de projets urbains afin d'impliquer davantage la population. Ces outils ont leur utilité mais ils n'impactent pas toute la population, seulement ceux qui se sentent autorisés à participer à la vie citoyenne, du fait de leur statut social. Cependant, nous ne pouvons pas nous réduire à penser qu'un individu qui ne s'exprime pas n'a tout simplement pas d'avis. Notre objectif va donc s'attacher à comprendre comment les individus réfléchissent, quels sont leurs réflexes cognitifs face aux différentes formes de mobilité, afin de savoir quelles solutions envisager en fonction du public visé. Les individus ne peuvent pas tous s'adapter à cette nouvelle société qui leur est imposée pour la simple et bonne raison que selon l'âge, nous sommes plus ou moins enclins à changer nos habitudes, selon notre lieu de résidence nous n'avons pas les mêmes modes de vie et les mêmes valeurs ou encore selon notre revenu nous n'avons pas les mêmes pratiques ni les mêmes exigences. C'est l'étude de ces différents facteurs qui va nous permettre de catégoriser les logiques de choix des individus et d'appréhender les potentiels rejets ou adhésions de tel mode de transport ou tel autre.

Pour ce chapitre, nous interrogeons directement le concept de choix modale lors d'un déplacement. Pour ce faire, nous allons nous interroger sur différentes dimensions qui façonnent ce concept. Chaque dimension comporte une pluralité d'indicateurs, directement observables, qui permettent de mieux saisir les enjeux de chacune. Ces éléments peuvent être qualitatifs ou quantitatifs. Ce sont ces indices qui nous permettent de catégoriser les comportements de chaque individu.

En exprimant le concept de choix modale à travers des variables empiriques, nous pouvons alors mesurer, classifier et interpréter les comportements des différents groupes sociaux. Cette méthode d'analyse et d'enquête a été élaborée par Paul Lazarsfeld, sociologue américain, afin de rendre compte scientifiquement des réalités sociales.

Dans un premier temps, nous aborderons la question des indicateurs primaires (le coût, le temps, la rapidité d'un transport...) et des principales dimensions expliquant les différentes logiques des choix modaux (trois dimensions majeures).

Dans un deuxième temps, nous allons approfondir la dimension « résidentielle » (relative aux individus et aux différents groupes sociaux auxquels ils appartiennent). Il s'agit d'un facteur complexe qui comprend une multitude de variables.

Dans un troisième temps, nous allons nous intéresser à la dimension du « risque » (relative au sentiment d'insécurité dans les transports). Souvent oubliée, la notion de risque dans les transports joue un rôle fondamental, notamment depuis quelques années. L'influence qu'elle a sur les choix modaux mérite que l'on s'y intéresse de plus près. Il s'agit dans ce chapitre d'analyser la construction des schèmes de pensées qui conditionnent le rapport aux mobilités.

I. La multiplication des facteurs de décision : produit de différentes dimensions dans les logiques de choix

A) Des facteurs propres à l'individu et à ses choix de vie

1. La conjecture de Zahavi

La conjecture de Zahavi porte le nom de son concepteur : Yacov Zahavi. Ce dernier a établi la théorie selon laquelle le choix du mode de transport, pour les déplacements quotidiens, se calcule selon le rapport budget-temps ; c'est à dire que le moyen de transport qui permet d'aller le plus vite pour un coût suffisamment faible sera automatiquement préféré aux autres modes. Les usagers effectuent donc leur choix de mobilité selon une double contrainte : le temps de trajet et le coût que le déplacement représente. Cela représente entre une heure et une heure trente de trajet quotidien et entre 5% et 10% du budget alloué aux déplacements (Massot, Orfeuill, 2005).

Mais avec l'amélioration des conditions de déplacement, on se déplace plus vite et la voiture est plus accessible ; en conséquent les individus se permettent d'éloigner leur « base résidentielle » de leur lieu d'activité.

Le temps dans les transports n'est pas plus long mais avec la rapidité accrue des transports, les distances augmentent entre le lieu de résidence et le lieu de travail, ce qui a des conséquences directes sur les pratiques et le rapport à la mobilité.

Néanmoins, il paraît réducteur de ne considérer que deux indicateurs pour résumer l'ensemble des logiques de choix des modes de transport des usagers. En effet, il existe une grande diversité de facteurs que la conjecture de Zahavi omet dans sa théorie.

2. Une grande diversité de critères de choix identifiés

La conjecture de Zahavi constitue une base de réflexion sur les comportements face aux mobilités mais elle est bien trop réductrice pour saisir toute la complexité du processus décisionnel. Aujourd'hui, nous sommes en capacité de répertorier une multitude de facteurs qui influence le choix des usagers.

Tableau n°1 : Exemple de facteurs composant les logiques de choix rationnel

	Voiture	Transports	Vélo
Confort	++	+	-
Temps	+	+	-
Coût	--	-	+
Accessibilité	+	+	+
Sécurité	-	+	-
Sûreté	++	-	+
Utilité du temps	--	++	-
Stress	--	++	+
Image de soi	++	--	+
Pollution	--	+	++
Etc..			

Source : http://territoires.rhonealpes.fr/IMG/pdf/Choix_modal_et_changement_de_comportement_X-_Brisbois_.pdf

Que ce soit de manière consciente ou non, nous faisons tous l'exercice d'un choix rationnel en comparant les avantages et les contraintes de chaque mode. Pourtant, si nous effectuons tous ce même calcul, pourquoi n'utilisons-nous pas tous le même mode de transport ? Simplement parce que nous ne privilégions pas tous les mêmes avantages et que selon notre motif de déplacement nous n'avons pas les mêmes attentes. Par exemple, pour un déplacement domicile-travail, la rapidité du mode est généralement privilégiée, en revanche pour aller faire des courses, l'aspect pratique sera mis en avant afin de pouvoir transporter ses achats sans difficulté. Le motif de déplacement est déterminant dans le choix modal car il définit les besoins des usagers. Cependant, il n'est pas la seule variable. Selon notre éducation, notre lieu de résidence, nos revenus ou encore nos convictions personnelles, nous n'aurons pas tous le même rapport aux mobilités. Plusieurs dimensions entrent en jeu, elles déterminent par quel prisme l'utilisateur envisage sa mobilité. Est-ce simplement un moyen de se déplacer ? Un outil pratique qui a pour seule finalité de se rendre d'un point A à un point B selon un rapport budget-temps ? Est-ce un moyen de montrer son appartenance sociale ? De témoigner d'une conviction personnelle ? Le déplacement renferme-t-il une notion de plaisir ?

Afin de répondre à ces questions, il est nécessaire d'identifier les différentes dimensions des mobilités. De cette façon, nous pourrions déterminer quel type d'utilisateur répond à telle ou telle logique de choix.

B) Approche conceptuelle des logiques de choix

Au sein du PETR Midi Quercy, comme partout ailleurs, coexistent différents profils d'utilisateurs qui ne partagent pas nécessairement les mêmes besoins ni les mêmes envies. L'analyse des pratiques de déplacements va nous permettre de comprendre d'où viennent leurs habitudes, de comprendre leur choix et donc de mieux appréhender et concevoir l'avenir des mobilités sur le territoire. L'agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération Strabourgeoise (ADEUS) a réalisé, en 2012, en partenariat avec le Laboratoire de Sociologie Urbaine de l'École Polytechnique de Lausanne, une enquête auprès de 3 500 ménages afin de comprendre les logiques de choix d'un mode de déplacement. Cette étude a pour but de comprendre ce qui pousse les individus vers un mode plutôt qu'un autre. L'enquête d'ADEUS distingue alors trois dimensions (la dimension rationnelle, la dimension subjective et la dimension d'ancrage) qui se composent de différentes logiques de choix de déplacement.

Premièrement, la dimension rationnelle peut s'appuyer sur le principe, la rationalité, c'est-à-dire peu importe le mode de transport qui est utilisé du moment qu'il est le plus rapide et le plus économique. Cette dimension est aussi assimilée à la contrainte : l'individu utilise un mode de transport particulier parce qu'il n'a pas d'autre alternative. Les types de logique obéissant à la dimension rationnelle sont au nombre de quatre. Nous retrouvons tout d'abord « l'automobiliste contraint » qui préfère utiliser sa voiture mais qui, pour des raisons de stationnement et/ou de circulation, doit parfois avoir recours à des moyens alternatifs. Il y a aussi « l'utilisateur prédisposé aux modes alternatifs » qui, à l'inverse du premier type, préfère utiliser les transports collectifs ou le vélo plutôt que la voiture. Il s'agit généralement d'étudiants ou d'actifs en périphérie du centre urbain. Nous trouvons ensuite « l'utilisateur prédisposé aux modes alternatifs exclusifs » qui concerne les usagers en situation de précarité, locataires dans les parcs sociaux. C'est par nécessité qu'il utilise les transports collectifs. Enfin, il y a l'utilisateur « comparateur de temps », qui juge au cas par cas le mode le plus efficace.

Deuxièmement, la dimension subjective désigne la conviction personnelle de l'individu. Ce dernier fait un choix en fonction des valeurs auxquelles il croit, qu'il soit écologiste ou pro-automobile. Le choix est alors assimilé à un système de valeurs propre à l'utilisateur qui n'est pas disposé à fonctionner autrement.

Nous trouvons dans cette dimension deux types de logique : « l'automobiliste exclusif convaincu » qui a une mauvaise image des transports collectifs et dont les habitudes de déplacements se limitent aux infrastructures routières ; et « l'écologiste civique » qui privilégie les moyens de transport non polluants. Ce dernier n'utilise la voiture qu'en cas de nécessité. Il s'agit généralement d'étudiants ou d'actifs des professions intellectuelles supérieures vivant en milieu urbain.

Enfin, la dimension d'ancrage touche aux modes de vie. Elle concerne généralement les ménages qui résident dans le périurbain. Leur trajectoire résidentielle correspond au désir d'un mode de vie particulier : la maison individuelle, l'éloignement du centre urbain, la nécessité d'avoir un véhicule. Deux types de logique sont amorcés par la dimension d'ancrage : « l'automobiliste exclusif ouvert », il s'agit souvent d'utilisateurs périurbains qui n'utilisent que la voiture au quotidien, par nécessité, mais qui n'ont pas une mauvaise image des transports collectifs ; et « l'utilisateur ancré dans la proximité », résidant généralement dans un milieu dense, privilégiant les modes actifs et dénigrant les transports motorisés.

Parmi ces différents types de logique, quatre catégories sont susceptibles d'être sur-représentées sur notre territoire d'étude : l'automobiliste exclusif convaincu, l'automobiliste exclusif ouvert, l'automobiliste contraint et l'utilisateur comparateur de temps. Cette hypothèse se base sur différents éléments. Premièrement, les territoires ruraux sont associés à la dimension d'ancrage, en référence aux traditions. Deuxièmement, la population rurale est peu familiarisée aux transports collectifs du fait de leur rareté sur le territoire. Enfin, la voiture est indispensable pour se déplacer dans cet environnement, faute d'alternative. La voiture est donc le mode le plus répandu car il est le seul à permettre aux usagers de se déplacer où ils veulent, quand ils le veulent et rapidement.

En raison du caractère peu dense du territoire et de sa faible offre en transports collectifs et modes actifs, ce sont ces logiques qui correspondent le plus aux problématiques du territoire. Nous pouvons en déduire que l'environnement résidentiel conditionne fortement la relation aux mobilités. Néanmoins, tous les usagers ne sont pas affectés de manière identique car ils ne partagent pas tous les mêmes besoins en déplacement et que chaque individu construit un rapport aux mobilités qui lui est propre.

II. La dimension résidentielle : l'influence de l'environnement social sur les représentations des modes de transport

Nous avons établi qu'il existe une corrélation entre le choix du lieu de résidence et le choix modal. Cependant, est-ce le lieu de résidence qui impose de se déplacer d'une façon particulière ou est-ce que l'individu est déjà prédisposé à utiliser un mode précis et qu'il choisit son habitat en fonction de son mode de déplacement? L'individu va-t-il devenir un automobiliste convaincu parce qu'il s'installe loin de son lieu de travail? Ou est-il déjà un automobiliste convaincu qui, pour ne pas être gêné par des problèmes de stationnement urbain, décide de s'installer dans une zone moins dense? Cela n'est qu'un exemple parmi tant d'autres mais la question fondamentale est : est-ce l'individu ou le lieu de résidence qui détermine le choix modal?

La réponse est les deux. Cela dépend simplement du contexte. Nous allons donc aborder dans cette partie, à travers deux exemples, l'influence d'un lieu de résidence choisi et celle d'un habitat subi, sur un territoire rural.

A) L'impact du choix résidentiel sur les pratiques de mobilité

Lorsqu'un individu ou un ménage décide de s'installer à la « campagne », il le fait pour une raison bien particulière. Nous avons vu, au début de notre étude, que le rural a plusieurs visages, quatre d'après l'INSEE (le rural sous influence urbaine, les pôles ruraux, la périphérie des pôles ruraux et le rural isolé). Selon le caractère de la commune investie, l'individu aspire à certaines aménités bien spécifiques. Par exemple, le ménage qui s'installe dans une commune sous influence urbaine privilégiera la proximité du lieu de travail. Il souhaitera rester proche de la ville et de ses services. En revanche, un ménage qui favorise le rural isolé accordera plus d'importance aux aménités rurales (Boutet, 2006).

L'augmentation de population sur le territoire du PETR Midi Quercy, et sur tout le territoire rural français, est principalement due au solde migratoire positif. Ces nouveaux arrivants sont donc déterminants pour notre étude des pratiques de mobilité. Il est important de déterminer les différents profils de population attirés par ce territoire et les raisons qui les poussent à emménager pour déterminer leurs pratiques de mobilité.

Dans son mémoire sur l' « approche quantitative du phénomène des nouveaux arrivants dans le Pays Midi Quercy », Amandine Bonnaud (2008) met en lumière un fait intéressant : la rupture Est/Ouest qui divise le territoire induit une rupture dans les pratiques de consommation et de mode de vie. Nous avons déjà observé ce phénomène dans notre phase de diagnostic, seulement l'étude sur les nouveaux arrivants démontre que ce n'est pas le territoire qui influence les pratiques des usagers mais c'est la représentation qu'en ont les nouveaux arrivants qui explique leur choix d'habitation et leur mode de vie. Par exemple, les individus qui souhaitent retrouver du lien social, du commerce de proximité et s'investir dans la vie locale vont naturellement choisir de vivre dans la partie est du PETR Midi Quercy. Dans leur esprit, la campagne isolée est synonyme de vie sociale et associative. À l'inverse, la partie ouest du territoire va plutôt attirer une population urbaine qui souhaite accéder à la propriété, à l'espace et aux aménités rurales tout en restant proche de la vie urbaine et de ses services. Cette population concerne généralement des actifs montalbanais qui aspirent à une meilleure qualité de vie. Dans son étude, l'auteur les nomme les « navetteurs » puisqu'ils travaillent en ville et résident en campagne. Ces territoires ruraux ont alors une fonction résidentielle accentuée et accueillent une population urbaine, ce qui modifie considérablement le visage rural du territoire. On assiste alors à un phénomène de rurbanité.

Cette analyse est cohérente avec notre étude sur les déplacements domicile-travail (chapitre 2). Cette mobilité peut être considérée comme subie dans un premier temps, car les déplacements domicile-travail sont une contrainte quotidienne à laquelle on ne peut échapper. Cependant, le lieu résidentiel est choisi et, en faisant ce choix, l'usager accepte son statut de « navetteur ». Dans ce cas, le phénomène concerne un grand nombre d'individus et a pour conséquence de densifier les flux de voiture entre la ville et les communes périurbaines et rurales. Cette nouvelle population transforme la nature de la commune rurale en village dortoir. Ce phénomène s'accroît au fil des années et inquiète les collectivités dont le territoire ne profite que d'une attractivité résidentielle. En terme de mobilité, la recherche d'alternative à la voiture individuelle est très dynamique et les initiatives pour répondre à ce fléau se multiplient sans cesse (covoiturage, « Rézo pouce », autopartage, vélo-partage, promotion des transports collectifs, etc.). Le choix du lieu de résidence vient donc directement impacter les pratiques de mobilité. En renonçant à la proximité de la ville, les usagers sont contraints d'effectuer de, plus ou moins, longues distances, presque exclusivement en voiture, de manière quotidienne.

« Choisir c'est renoncer »

Cette célèbre citation de l'auteur André Gide prend tout son sens ici. Choisir de vivre en milieu rural nous impose de renoncer à une certaine offre de services. En s'adaptant à un nouveau cadre de vie, les populations développent de nouvelles pratiques. Mais qu'en est-il des usagers qui n'ont rien choisi ? Comment se construit le rapport à la mobilité auprès de ceux qui ont toujours subi l'absence ou la rareté de services de transport ?

Pour cette seconde sous-partie, nous prendrons l'exemple des adolescents issus de milieux ruraux. Leur profil est intéressant car ils sont familiarisés au mode de vie rural tout en étant ouverts et connectés à un monde hyper-mobile.

B) Les conséquences d'un habitat subi sur la mobilité

Dans l'étude sur « la mobilité des jeunes du Pays Midi Quercy » de SOSTEN PROJET (2014), les entretiens révèlent que selon les parents, faire le « taxi » pour leurs enfants est une conséquence de leur choix résidentiel. Ils considèrent alors qu'il est normal d'assurer leur transport, bien que cela soit parfois pénible. Cependant, l'enquête montre que les parents en question parcourent en moyenne 600 kilomètres par mois pour les déplacements de leurs enfants.

Bien que certains combinent les motifs de déplacement pour rentabiliser leur course, les distances parcourues par mois sont très élevées. L'enquête révèle aussi que le nombre de deux roues motorisées a tendance à diminuer car les parents ne souhaitent pas que leurs enfants utilisent ce mode, trop dangereux à leur goût.

Les adolescents sont dépendants de la bonne volonté des parents à les transporter. Le manque d'offre de transport se traduit par un manque d'autonomie. Les modes doux, tel que le vélo, ne sont pas toujours envisageables au vu du caractère diffus de l'habitat et du relief du territoire. Cette catégorie de population, qui subit les contraintes d'un territoire rural, se sent-elle lésée par ce manque d'autonomie ? Ou se sont-ils accommodés à cet environnement qu'ils ont toujours connu ?

« Les jeunes sont peu encouragés à organiser leurs propres sorties autonomes, du point de vue des lieux possibles pour se retrouver (restaurants participatifs, salle vidéo, fêtes) que des modes de transports ; même si de nombreuses structures encouragent la participation des jeunes à la définition d'un programme de sorties, cela reste dans le cadre d'activités encadrées par des animateurs, ce dont les plus de 15 ans ne sont plus toujours friands »

Enquête de SOSTEN PROJET

La mobilité est une pratique sociale qui permet d'apprendre à interagir avec le monde extérieur. Nous apprenons à cohabiter avec des inconnus, à nous comporter d'une certaine façon. Nous quittons les sphères familiale, résidentielle et scolaire dans lesquelles nous avons incorporé des comportements et des schèmes de pensée. La mobilité est donc une pratique structurante pour les adolescents qui découvrent une certaine émancipation à se déplacer sans être accompagné de leurs parents. En grandissant, ils expriment clairement ce besoin d'émancipation dans leurs sorties. Cela passe généralement par l'acquisition du permis de conduire qui leur confère une plus grande autonomie dans leur mobilité. Autrefois considéré comme un rite de passage, le permis de conduire a aujourd'hui perdu de sa valeur en tant que tel, car il est assimilé à une réalité de notre quotidien (Hervieu-Wane, 2013). De plus, si certains souffrent encore d'un sentiment de diminution sociale du fait de ne pas avoir son permis de conduire, les nouvelles conceptions des mobilités ont tendance à faire prévaloir l'utilité sur le rite.

Confrontés aux contraintes du monde rural, ces adolescents attachent beaucoup d'importance à la possession de la voiture qui est, pour eux, la seule façon de se déplacer librement.

D'autant plus qu'à cet âge, la mobilité est associée à la sociabilité. C'est une manière d'être en compagnie de ses pairs.

L'adolescence est une période où l'amitié occupe une place centrale. C'est le moment où l'enfant s'éloigne de la sphère familiale pour se construire et où les amitiés liées lui permettent d'affirmer son identité et son indépendance. Il passe des relations familiales aux relations sociales et humaines. C'est une étape importante pour le passage à l'âge adulte. L'adolescent va être confronté à des camarades d'un milieu différent, d'une classe sociale différente et avec d'autres modes de vie. Le rôle de l'école est primordiale dans ce processus, c'est ce qui permet à ces jeunes personnes de s'ouvrir et de passer à l'âge adulte. En effet, chez les adolescents, les sociabilités fréquentées sur la scène scolaire entraînent des comparaisons sur les pratiques culturelles qui sont fortement valorisées dans la culture adolescente contemporaine (Julian Devaux, 2013). Certains vont alors aspirer à accéder à certaines aménités urbaines jusque là inconnues.

Dans sa thèse sur les « mobilités du quotidien, manières d'habiter et socialisation d'adolescents d'un village rural francilien », Julian Devaux (2013, op.cit.) part du postulat que « nos pratiques de mobilité et nos rapports à l'espace deviennent de plus en plus individualisés et apparaissent de fait fortement hétérogènes en fonction des différents groupes sociaux auxquels nous appartenons » (p147).

Bien que cette thèse s'appuie sur la manière d'habiter et de se déplacer chez les adolescents ruraux, la typologie proposée peut s'adapter à un public plus large. L'étude ne prend pas en compte les déplacements domicile-étude. Les zones rurales ne disposant que rarement d'établissements scolaires secondaires, les déplacements à l'extérieur du territoire sont inévitables. L'étude s'intéresse donc uniquement aux mobilités choisies, en dehors du temps scolaire.

Julian Devaux définit alors deux principaux profils de mobilité au sein des milieux ruraux : la mobilité de l'ancrage (déplacement à l'intérieur du territoire) et la mobilité non localiste (déplacement à l'extérieur du territoire).

La mobilité de l'ancrage concerne les pratiques de mobilité quotidienne et s'appuie principalement sur les réseaux de sociabilité locaux. Il parle de « micro-mobilité » pour évoquer une forme élémentaire de mobilité. Généralement, les jeunes considèrent cette mobilité localiste comme une absence de mobilité. Pour eux, le fait de côtoyer leurs pairs en restant dans leur village revient à ne pas se déplacer. La mobilité d'ancrage est assimilée à l'immobilité.

Cependant, cette forme élémentaire de la mobilité permet aux adolescents de jouir d'une certaine autonomie sur l'espace que représente leur village. « Elles [les formes élémentaires de mobilité] constituent en effet pour une grande majorité d'entre elles des « auto-mobilités », c'est-à-dire des pratiques réalisées sans la présence et la surveillance d'adultes, qui permettent ainsi aux adolescents de se créer un « temps-à soi », particulièrement central dans la construction de soi adolescente » (p. 154).

La mobilité non localiste s'oppose à ce premier profil. Il s'agit d'une mobilité urbaine qui a recours à la voiture. Dans ce cas de figure, l'accompagnement d'un adulte véhiculé est indispensable. Bien que la nécessité de la voiture freine l'autonomie de l'adolescent, il témoigne d'une certaine indépendance vis-à-vis de la commune de résidence dans les ressources sociales. L'enquête de SOSTEN PROJET révèle en effet un besoin spécifique des jeunes : vivre de manière anonyme. C'est à dire que certains adolescents éprouvent le besoin d'évoluer dans un environnement où la sociabilité est moins forte, où l'interconnaissance entre les individus n'est pas aussi répandue que dans leur village.

Ces deux profils n'opposent pas forcément deux catégories différentes d'adolescents car la relation aux mobilités évolue tout au long de notre vie. Nous venons de voir que le changement d'établissement scolaire et donc de réseau de sociabilité pouvait avoir des conséquences sur notre conception et nos désirs de mobilité.

Ce désir d'indépendance traduit par une volonté accrue de se déplacer est généralement confronté aux barrières imposées par l'autorité parentale. Au nom de la sécurité de l'enfant, les parents vont limiter leur liberté d'action, quitte à devoir endosser le rôle de « taxi » pour la majorité de leurs déplacements.

Les parents vont juger le risque pour leurs enfants plus élevé que pour eux-mêmes, ce qui les conduit à les surprotéger. Ce phénomène a tendance à s'amplifier au fil du temps et se traduit par un sentiment d'insécurité dans les transports alors même que les réglementations et les mesures de sécurité ont largement évolué depuis quelques décennies.

Dans quelle mesure ce facteur joue-t-il un rôle sur le processus de choix modal ? C'est la question à laquelle va répondre cette dernière partie. Nous allons analyser l'influence du facteur « risque » sur l'individu dans sa manière d'appréhender ses déplacements personnels et de concevoir les mobilités en général.

III. La dimension du risque : entre prudence rationalisée et peur incontrôlée

Ce facteur est sans nul doute le plus difficile à évaluer car il relève de la sensibilité de chacun face aux agressions extérieures. Il est moins aisé de quantifier les conséquences d'un sentiment sur nos comportements que des indicateurs factuels qui nous définissent en tant qu'individu. On peut néanmoins s'appuyer sur de grandes tendances pour lancer des hypothèses, par exemple qu'un adolescent sera plus insouciant du danger qu'un individu plus âgé ou qu'à l'inverse une jeune mère sera excessivement prudente et anxieuse des agressions du monde extérieur. Cependant, notre objectif dans cette partie ne sera pas de quantifier le degré de prudence des individus selon leur profil, il s'agit plus d'identifier ce qui rend les usagers craintifs face à certains modes de transport et de comprendre pourquoi.

Qu'il s'agisse du contexte politique et des risques d'attentats, de la réglementation renforcée, de la délinquance ou simplement de la peur d'avoir un accident, généralement ce sentiment d'insécurité est alimenté par les médias. Leur mission première est de diffuser l'information, mais elle est influencée par la course à l'audimat et les enjeux politiques, ce qui entraîne une diffusion abusive de « l'information négative ».

A) La notion de risque et de sentiment d'insécurité

On peut intervenir sur la sécurisation des modes de transports pour les rendre plus sûrs, mais il est délicat d'éradiquer un sentiment parfois irrationnel nourri par des sources extérieures. Le risque est inhérent à la vie et aucune de nos conduites, aussi prudente soient-elles, ne peut nous prévenir de tout imprévu ou accident (Marc Camiolo 2013). En revanche, nous pouvons minimiser les risques d'incidents en adaptant nos comportements et en acceptant les réglementations imposées par les autorités compétentes. L'acceptation du risque et de sa propre responsabilité face à celui-ci nous permet d'affronter le monde extérieur. Se déplacer c'est s'exposer aux dangers et surtout aux autres. Nous sommes dans l'obligation de faire confiance aux autres usagers si nous voulons nous sentir en sécurité sur le réseau routier.

Le sentiment d'insécurité peut être stimulé par l'annonce du nombre de blessés et de morts chaque année dans les médias, par un automobiliste imprudent qui partage la même voirie que nous ou encore par notre propre expérience ou celle d'un proche. Il n'est pas nécessairement

corrélé avec l'existence d'un danger réel, il s'agit plus de la perception personnelle d'un individu sur une situation qui, selon son vécu, sa personnalité ou autre, va être jugée dangereuse ou non. Par exemple, une adolescente qui doit marcher dix minutes jusqu'à son arrêt de bus pour se rendre à l'école peut développer un sentiment d'insécurité l'hiver, lorsqu'elle doit faire le trajet à pied de nuit. Les parents, soucieux de la sécurité de leur enfant, peuvent alors être amenés à prendre la voiture pour la conduire à l'école. Dans ce cas, le risque pousse l'utilisateur à utiliser la voiture plutôt que les transports collectifs et les modes doux. Nous pouvons trouver néanmoins d'autres cas où la voiture peut être délaissée (à la suite d'un accident traumatisant par exemple) ou encore le vélo (car il y a peu de protection physique en cas de chute).

La sécurité routière et les projets d'aménagements urbains mettent néanmoins en place des nouvelles infrastructures (bandes et pistes cyclables, cheminements doux, zones piétonnes, etc.) et réglementations (plus répressives) pour favoriser les déplacements en toute sérénité. Cependant, certains dangers, tels que les attentats terroristes, engendrent un danger bien plus important et donc des mesures plus radicales. La force armée et les contrôles de sécurité sont renforcés, les rassemblements de groupe d'individus encadrés et la vigilance est à son comble. Pourtant ce renforcement de la sécurité engendre un paradoxe : au lieu de rassurer les individus, il augmente la peur de ces derniers. Plus il y a de réglementations pour assurer la sécurité de la population, plus la population pense qu'il y a danger. La simple présence d'un agent de police armé peut instaurer un climat d'insécurité. Cela agit comme une piqûre de rappel du danger qui plane autour d'eux. De fait, cela agit directement sur les comportements et les habitudes de la population. Les modes de vie s'en trouvent affectés et une partie des usagers vont éviter certains modes de transport collectif.

B) Différencier le risque acceptable du risque inacceptable

Il existe plusieurs degrés de risque encouru dans les transports. Certains sont suffisamment faibles pour que l'individu passe au travers. Puisque le risque « zéro » n'existe pas, il est donc logique que certains risques soient considérés comme « acceptable » par la population (Barjonet, Gezentsvey, Mores, 2010).

Nous pouvons prendre l'exemple des accidents de la route, ils sont fréquents mais cela n'empêche pas les usagers d'utiliser leur voiture, leur vélo ou tout autres moyens de transport. Cela s'explique par le caractère familier de ces dangers.

Si nous laissons la peur dicter tous nos comportements, nous sommes condamnés à rester cloîtré dans notre domicile. Le risque connu et choisi, sur lequel nous pouvons avoir un contrôle (respecter les limitations de vitesse, mettre sa ceinture de sécurité, être prudent, etc), le rend plus acceptable.

Cependant, certaines catastrophes, telles que les attentats terroristes et les crash d'avion, atteignent un degré de risque très élevé. Elles sont considérées comme inacceptable par la population car elle n'a aucun moyen de se protéger, d'agir contre cette menace. Dès lors qu'un risque est susceptible de faire beaucoup de victimes, qu'il revêt le caractère de catastrophe, la population réagit de manière violente car elle est en situation d'impuissance.

La population est donc plus encline à prendre des risques quotidiennement dès lors qu'elle les trouve acceptable et qu'elle a le sentiment de pouvoir agir sur sa sécurité. Lorsqu'un risque est considéré comme inacceptable, il remet en cause le processus de choix modale.

C) Les étapes du processus décisionnel corrélées à la perception du risque

Afin de mieux montrer l'impact du sentiment d'insécurité sur les logiques de choix modale, nous allons corréler les étapes de la prise de décision d'un mode de transport à la perception du risque (Barjonet, Gezentsvey, Mores, 2010 op. cit.) : premièrement, nous sélectionnons les modes selon leurs différents critères ; deuxièmement nous prenons en compte les influences extérieures (les différents groupes sociaux d'appartenance) et les influences intérieures (les caractéristiques personnelles telles que le vécu, l'âge, le genre, la personnalité, les croyances, la vision du monde...) ; troisièmement, le motif du déplacement entre en ligne de compte ; quatrièmement nous confrontons notre intuition subjective à notre réflexion objective pour évaluer au mieux les modes à sélectionner. La cinquième étape est le choix en lui-même et la sixième étape la mise en place d'une habitude. La septième étape est l'arrivée d'un incident qui remet tout en cause et qui oblige l'utilisateur à recommencer tout le processus de choix pour adapter ses déplacements à sa perception du risque.

Généralement, l'incident survenu causant le démarrage d'un nouveau processus décisionnel est issu d'une peur sociale collective ou de l'expérience personnelle (Bernard Y., Segaud M., eds, 1991).

La peur collective peut être construite à partir de stéréotypes partagés de certains lieux jugés peu rassurants, tels que les parkings souterrains par exemple.

Elle peut aussi survenir de représentation sociale plus générale qui induisent que certains modes ou certains moments (la nuit) sont plus dangereux pour se déplacer. L'expérience personnelle relève plus de son propre vécu, voire de celui d'un proche, d'une mauvaise expérience (un accident, une agression...) ou d'une peur irrationnelle rattachée à un souvenir enfoui.

Comme il nous est impossible de traiter les angoisses (refoulées ou pas) de chacun, nous allons nous intéresser aux peurs collectives qui s'appuient sur des critères communs et dont nous pouvons observer les conséquences sur notre territoire d'étude. Ainsi nous pouvons évaluer les initiatives à développer et améliorer.

D) Une perception du risque extrapolée pour certains modes de transport

1. Le vélo : la peur de l'accident

La peur principale associée au vélo réside dans le manque de protection physique en cas de choc. Le réseau routier n'offre pas systématiquement de bandes cyclables et bien souvent les cyclistes cohabitent avec les automobilistes sur la même voie, ce qui peut être dangereux sur les routes étroites ou au niveau des virages et des intersections.

L'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière (ONISR) nous offre une nouvelle perception du risque lié au vélo par le biais d'un rapport sur l'accidentologie, publié dans *Vélocité* (n°104, février 2010). Il recense le nombre de victimes (blessés ou morts) et la nature du lieu de l'accident (chiffre de 2008).

Cette étude révèle que les accidents sont plus nombreux en milieu urbain (85%) qu'en « rase campagne » (15%). Le nombre de blessés est plus élevé compte tenu du fait que les flux sont plus denses en ville. En revanche, il y a plus de tués en « rase campagne » (51%) et sur les routes départementales (54%). Autrement dit, les milieux ruraux comptent moins d'accidents sur leur territoire mais ceux qui ont lieu sont généralement mortels, notamment hors des bourgs. La majorité des accidents ont donc lieu sur des routes communales mais les accidents mortels ont souvent lieu sur les routes départementales.

Avec le recul, nous observons aujourd'hui le phénomène de sécurité par le nombre, c'est à dire que plus il y a de vélos en ville, moins il y a d'accidents.

Les automobilistes s'habituent à voir des cyclistes et à partager la voirie, de fait, ils roulent plus lentement. Le maillage cyclable dans les centre-bourgs du PETR Midi-Quercy rend alors compte d'une sécurité optimale, contrairement au cas de la vélo-route qui ne présente pas d'aménagements particuliers pour protéger les usagers (cf chapitre 1, III, C). Dans ce cas là, le risque est bien présent et le sentiment d'insécurité des usagers est justifié .

2. Le covoiturage : la peur de l'autre

Généralement, les usagers justifient leur volonté de ne pas faire de covoiturage par des arguments tels que la perte d'autonomie, la perte de confort ou encore la perte de flexibilité dans leur déplacement. Effectivement, le partage de la voiture implique de respecter des horaires fixes et le respect de chacun. Certains ressentent une perte de liberté ce qui les freinent à passer le pas. Au-delà de ces raisons, il existe un frein rarement évoqué : la peur de l'autre, ou plutôt la méfiance de celui qu'on ne connaît pas ou peu. Covoiturer c'est partager une certaine intimité dans un lieu clos et étroit avec des usagers que nous n'avons pas forcément l'habitude de côtoyer. Franchir cette étape et décider, pour des raisons pratiques, économiques, environnementales ou encore de lien social, de covoiturer et de dépasser ces craintes n'est pas le même enjeu pour tous. Certains usagers sont plus enclins à changer leur comportement et leur mode de déplacement alors que pour d'autres la tâche s'avère plus difficile. Le sentiment d'insécurité est généralement plus marqué chez certains groupes sociaux : les personnes âgées, les femmes, les citadins sont des catégories plus craintives que d'autres (Bernard Y., Segaud M., eds, 1991, op.cit.). Pour ces personnes, un accompagnement est nécessaire pour leur permettre de constater que le risque est moins grand que ce qu'elles imaginent et que de nouvelles possibilités de déplacement s'offre à elles.

Sur le territoire Midi-Quercy, une organisation s'affaire justement à combattre la peur de l'autre et le sentiment d'insécurité pour développer le covoiturage spontané sur les communes du PETR. Il s'agit de Rézo Pouce qui, pour rappel, est un organisme de covoiturage spontané encadré et sécurisé. Il organise régulièrement des ateliers avec la population et propose des « baptêmes de spot ». L'idée est de permettre aux habitants de franchir le pas, d'essayer ce mode de transport pour se familiariser avec cette pratique.

Pour les élus locaux c'est avant tout une démarche économique. Il y a déjà beaucoup de voiture qui circulent sur le territoire, les déplacements individuels mériteraient alors d'être rentabilisés.

L'aspect spontané facilite l'utilisation. Il est inutile de mettre en place des bus dont les horaires ne satisfont jamais tous le monde. De plus, cette mise en place s'associe à une démarche sociale car elle pousse la population à se rencontrer, à se connaître, notamment pour les communes périurbaines où le lien social est plus difficile à établir à cause du caractère de village dortoir.

Ce système remet au goût du jour certaines valeurs telles que la solidarité, les rencontres et les échanges et tend à diminuer le sentiment d'insécurité au sein du territoire.

A travers tous ces facteurs qui composent les différentes dimensions du choix, nous pouvons conclure que choisir un mode de transport pour effectuer un déplacement (qu'il soit quotidien ou ponctuel) ne se limite pas à une question pratique et rentable. La voiture occupe encore aujourd'hui une place privilégiée dans les déplacements, bien que les modes alternatifs semblent eux aussi se populariser. De nombreuses initiatives (par exemple le pédibus) et des aménagements urbains (voies douces, parking de covoiturage, etc.) permettent de retrouver une certaine convivialité dans les transports. Comme un retour aux sources, nous revenons à des modes de déplacements qui étaient très populaires avant la démocratisation de la voiture : le stop ou covoiturage spontané, la marche à pied, le vélo, etc. Nous revenons au partage de la voiture et aux modes doux, pas seulement pour des raisons financières mais pour des questions environnementales, sociales, de santé et de plaisir. Ce retour au pratique intègre tout de même de nouvelles technologies et des infrastructures plus sécurisées. Ce que nous faisons par nécessité il y a quelques années, nous le faisons aujourd'hui par souci écologique, économique, pratique. Aujourd'hui la voiture est bien plus accessible mais elle entraîne de nombreux coûts d'entretien et d'utilisation. Les problèmes de stationnement et la présence d'embouteillage dans les zones agglomérées s'ajoutent à la liste des contraintes de la voiture.

Il revient donc à chacun de faire son choix selon son motif de déplacement et pour cela l'individu s'appuie sur ces propres représentations sociales. Elles lui donnent une vision interne du monde externe. Elles lui permettent d'intégrer une information, de se la réapproprier pour ensuite l'utiliser. Ce sont des filtres que nous utilisons de manière inconsciente. Elles sont propres à l'individu, fruit de son vécu, de son éducation, de sa façon d'appréhender le monde extérieur. Le facteur humain s'ajoute donc au facteur technique pour expliquer le processus du choix modale.

CONCLUSION GENERALE

Le fonctionnement des mobilités est un système complexe qui repose sur de nombreux facteurs. Les pôles d'emplois, de commerces, de services et d'équipement déterminent où la population se dirige. En milieu rural, l'offre de transports collectifs concerne surtout le public scolaire malgré quelques mises en place pour les populations âgées (notamment le transport à la demande). Enfin le profil des usagers va induire un certain mode de vie et donc des pratiques de déplacements particulières.

Dans le cas du PETR Midi Quercy, le territoire est divisé en deux : l'ouest sous influence montalbanaise et l'est isolé. Cette rupture rend compte d'une dichotomie de profils d'usagers sur le territoire. A l'ouest, les nouveaux arrivants ont une culture périurbaine voire urbaine, c'est à dire que leurs modes de vie se rapprochent de ceux des citadins et leurs besoins en service sont très marqués. A l'inverse, à l'est, les nouveaux arrivants recherchent un mode de vie rural, avec du lien social et des produits locaux. Les conséquences de l'hypermobilité actuelle ne sont pas aussi prononcées que dans les territoires sous influence urbaine.

Ces différents modes de vie induisent différentes façons de concevoir les mobilités : se déplacer peut correspondre à une nécessité pour certains, pour d'autres peut s'ajouter une notion de plaisir ou d'engagement environnemental. Les motifs de déplacements vont aussi jouer un rôle crucial sur les choix de mobilité car tous les déplacements ne requièrent pas les mêmes besoins (rapidité, confort, coût faible, écologie, flexibilité, bon pour la santé, etc.).

Enfin, il existe un facteur de choix modale souvent négligé mais qui gagne de l'importance au fil du temps : le sentiment d'insécurité. Dans le climat actuel, nous sommes de moins en moins sereins dans nos déplacements. Les attentats se multipliant, les effets de masse effraient et les transports collectifs en pâtissent. Autre nature de risque : la peur de l'accident, notamment en deux roues (vélo et deux roues motorisées). Concernant les vélos, cela montre l'importance de développer des cheminements sécurisés et matérialisés. Enfin, on trouve la peur de l'autre qui peut freiner la pratique de covoiturage spontané. Le territoire Midi Quercy combat ce dernier avec la mise en place d'arrêt « Rézo Pouce » (système de covoiturage spontané encadré et sécurisé) sur son territoire.

Ainsi, il favorisera le lien social, la solidarité et de la même façon rentabilisera les flux de voitures sur le territoire afin qu'ils servent aux usagers non véhiculés.

Mieux comprendre les usagers, leurs modes de vie et leurs critères de choix, c'est proposer de meilleures solutions en termes de déplacements. Il est important de se saisir des spécificités du contexte territorial pour mieux appréhender les pratiques de la population qui l'occupe.

BIBLIOGRAPHIE

Documents d'urbanisme et études

- Charte InterSCoT de l'air urbaine toulousaine (mars 2015)
- PETR Midi quercy, Projet de Développement Durable de Territoire 2015-2020
- Contrat Région Unique (CRU), 17 décembre 2015, pour 2015-2017 (ANNEXE 11)
- SCoT Montauban (approuvé le 14 mai 2013)
- Étude de Préfiguration d'un SCOT Rural sur le Pays Midi Quercy, Analyse territoriale et de prospective, phase 1 (2012)
- Quatrième Révision du Plan Local d'Urbanisme de Nègrepelisse, rapport de présentation, 2012.
- Plan Climat Énergie Territorial, 2010 (actualisation du plan énergie)
- Contrat de Pays n°2 : Charte Paysagère, pour 2008-2014
- Charte paysagère du Pays Midi Quercy, 2008
- Schéma de développement culturel du Pays Midi Qercy, Mars 2007 (Synthèse)
- Contrat de Pays n°1, 2004-2007, « Amélioration du cadre de vie et des services, Renforcement du lien social »
- Diagnostic Énergétique, 2004
- Charte Patrimoine et Paysages pour Demain du Pays Midi-Quercy, Juin 2004
- Charte de Développement Durable, Juillet 2002, Dossier de candidature (Pays)

Publications

- Étude de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Montauban et de Tarn-et-Garonne : « Déplacement des actifs en Pays Midi-Quercy », mars 2011.
- Datar, Observatoire des territoires, « Le temps de déplacement domicile-travail », Stève Lacroix, INSEE, Décembre 2009.
- INSEE, "6 pages", n°110, décembre 2009 ; « Pays Midi Quercy, des défis pour un territoire rural attractif », Christian Ratte, [en ligne] : http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=7&ref_id=15711
- INSEE, "6 pages", n°121 : mai 2008 ; « Tarn-et-Garonne, un territoire multipolaire sous influence croissante de Toulouse », Christian Bourniquel et Christian Ratte.
- Institut National de la Recherche Agronomique, « Les nouvelles ruralités en France à l'horizon 2030 », Rapport du groupe de travail *Nouvelles ruralités*, Juillet 2008.

- Étude prospective de la DATAR : « Quelle France rurale pour 2020 ? Contribution à une nouvelle politique de développement durable », CIAT du 3 septembre 2003.

Ouvrages et revues

- Balleys C., « Comment s'observe la sociabilité adolescente ? Une étude sur trois fronts », in Actes du colloque Enfance et cultures : regards des sciences humaines et sociales, Sylvie Octobre et Régine Sirota (dir), Paris, 2010, [en ligne] <http://www.enfanceetcultures.culture.gouv.fr/actes/balleys.pdf>
- Barjonet P., Gezentsvey M., Mores C., « Perception des risques et choix du mode de transport. Approche conceptuelle et modélisation prédictive », Flux, Mars 2010, n° 81, p. 19-32
[en ligne] www.cairn.info/revue-flux-2010-3-page-19.htm.
- Bernard Y., Segaud M., eds., *La ville inquiète : habitat et sentiment d'insécurité*, La Garenne-Colombes, Éditions de l'Espace Européen, « Géographie en liberté », 1991, 245 p.
- Boutet D., 2006 « L'importance d'une dynamique résidentielle dans le rural isolé », in Revue d'Économie Régionale & Urbaine, n°5, p. 781-798.
- Brisbois X., Docteur en psychologie sociale, « Le processus de décision dans le choix modal & Le changement de comportement », Université de Grenoble, Laboratoire Interuniversitaire de Psychologie, [en ligne] http://territoires.rhonealpes.fr/IMG/pdf/Choix_modal_et_changement_de_comportement_X- Brisbois .pdf
- Brun D., « L'importance de l'amitié entre enfants », *Enfances & Psy*, février 2006, n°31, p. 36-41
[en ligne] www.cairn.info/revue-enfances-et-psy-2006-2-page-36.htm
- Castel R., « L'insécurité sociale : Qu'est ce qu'être protégé ? », édition Seuil, paru en septembre 2003, 96pages.
- Carpentier S., « Une analyse exploratoire des liens entre mobilité quotidienne et ancrage résidentiel. Vers une approche écologique de la mobilité ? », *Articulo - Journal of Urban Research*, Mars 2007, [en ligne]: <http://articulo.revues.org/619>
- Hervieu-Wane F. Les nouveaux rites de passage, une transmission expérientielle.. Biennale internationale de l'éducation, de la formation et des pratiques professionnelles., Jul 2012, Paris, France
- Massot M-H., Orfeuill J-P. La mobilité au quotidien, entre choix individuel et production sociale. *Cahiers Internationaux de Sociologie*, Presses Universitaires de France, 2005, CXVIII, pp.81-100.

- Mischi, J. et Renahy, N., 2008, « Pour une sociologie politique des mondes ruraux », In : Politix, n° 83, p. 9-21.
- Orfeuil J-P., « La mobilité, nouvelle question sociale ? », Sociologies, Dossiers, Frontières sociales, frontières culturelles, frontières techniques, mis en ligne le 27 décembre 2010, consulté le 27 avril 2016? [en ligne]: <http://sociologies.revues.org/3321>
- Slovic P., 1987, "Perception of Risk", Science, 236, pp. 281-286
- Villeneuve A., 1970, « Les déplacements domicile-travail », In : *Économie et statistique*, n°17, pp. 3-16.
- 2012, « Sécurité dans les transports en commun : les peurs et les faits » In : Note Rapide, n°602.
- 2010 (février), « Accidentologie cycliste », Vélocité n°104.
- 2007 (octobre) L'économie résidentielle et le développement local : conséquence ou levier ? Étude Acadie.
- Rapport du Sénat n°272, [en ligne] http://agacr51.fr/fichiers_actus/Avenir%20des%20campagnes%20-syn.pdf

Mémoire et Thèses

- Bonnaud A, Mémoire universitaire, Master 2 professionnel GLECOP, approche qualitative du phénomène « des nouveaux arrivants » dans le Pays Midi-Quercy, 2008
- Camiolo M., Thèse : « Production et reproduction d'une culture du risque : le cas de l'éducation routière », Sociologie, Université de Strasbourg, 2013
- Devaux J., Thèse : Mobilités du quotidien, manières d'habiter et socialisation d'adolescents d'un village rural francilien. Sociologie. Université Paris-Est, 2013.

Sites consultés

- Pays Midi-Quercy, site Internet de covoiturage du Grand Montauban: <http://www.midi-quercy.fr/Le-Pays-Midi-Quercy-rejoint-le.html>
- Pays Midi-Quercy, Site internet d'initiatives de nouveaux modes de déplacements <http://partaj.sostenprojets.fr/>
- INSEE
- Revue projet: « Quelle avenir pour les campagnes françaises? » disponible sur: <http://www.revue-projet.com/articles/2003-2-quelles-perspectives-pour-les-campagnes-francaises/>
- DATAR: <http://territoires2040.datar.gouv.fr/spip.php?article88>

TABLE DES MATIERES

Remerciements	1
Sommaire	2
Introduction	3
Chapitre 1 : Diagnostic et enjeux de la mobilité dans le PETR Midi Quercy	7
I. <u>Le contexte territorial du PETR MIDI QUERCY : Une rupture Est/Ouest</u>	8
A) Une partie du territoire sous influence urbaine	8
B) Un positionnement stratégique renforcé par un bon maillage des voies de communication à l'ouest du territoire	10
C) Une répartition inégale de la population : rupture entre l'est et l'ouest	11
D) Une économie résidentielle et présentielle	13
II. <u>Structuration du territoire par différents pôles ruraux</u>	16
A) Les bassins de vie structurants du PETR Midi Quercy	16
B) Une évolution effective du secteur tertiaire dans les pôles ruraux	17
C) Une répartition des équipements favorable à l'ouest du territoire	20
III. <u>L'offre de transport sur le territoire</u>	24
A) Des transports collectifs inégalement répartis	24
B) Une volonté de développer le covoiturage spontané	28
C) Un maillage des modes actifs en bonne voie	29
Chapitre 2 : L'enjeu des pratiques de mobilité sur le territoire Midi Quercy	35
I. <u>Un usage massif de la voiture pour les déplacements domicile-travail, situation du PETR Midi Quercy</u>	36
A) Les déplacements domicile-travail par communauté de communes	37
1. <i>Les Flux domicile-travail de la Communauté de communes Quercy Caussadais</i>	37
2. <i>Les Flux domicile-travail de la Communauté de communes Terrasses et Vallée de l'Aveyron</i>	40
3. <i>Les Flux domicile-travail de la Communauté de communes Quercy Vert</i>	43
4. <i>Les Flux domicile-travail de la Communauté de communes Quercy Rouergue et Gorges de l'Aveyron</i>	45
B) Les modes de déplacement utilisés pour les trajets domicile-travail selon les communes	48

II. <u>Les déplacements de commerces, de services et de loisirs : l'enjeu de l'accessibilité sans la voiture</u>	52
A) Le Transport A la Demande (TAD) dédié à l'accès des marchés	53
B) Un manque de transport évident pour les loisirs des jeunes	55
C) Association OBABELTUT : le transport culturel de Saint Antonin Noble Val	56
Chapitre 3 : Les représentations sociales de la mobilité au cœur du processus de choix modale	61
I. <u>La multiplication des facteurs de décision : produit de différentes dimensions dans les logiques de choix</u>	63
A) Des facteurs propres à l'individu et à ses choix de vie	63
1. <i>La conjecture de Zahavi</i>	63
2. <i>Une grande diversité de critères de choix identifiés</i>	64
B) Approche conceptuelle des logiques de choix	65
II. <u>La dimension résidentielle : l'influence de l'environnement social sur les représentations des modes de transports</u>	67
A) L'impact du choix résidentiel sur les pratiques de mobilité	68
B) Les conséquences d'un habitat subi sur les mobilités	69
III. <u>La dimension du risque : entre prudence rationalisée et peur incontrôlée</u>	73
A) La notion de risque et de sentiment d'insécurité	73
B) Différencier le risque acceptable du risque inacceptable	74
C) Les étapes du processus décisionnel corrélées à la perception du risque	75
D) Une perception du risque extrapolée pour certains modes de transport	76
1. <i>Le vélo : la peur de l'accident</i>	76
2. <i>Le covoiturage : la peur de l'autre</i>	77
Conclusion généralement	79
Bibliographie	81
Table des matières	84
Table des annexes	86

TABLE DES ANNEXES

- Liste des communes**
- Liste des illustrations (cartes, diagrammes, graphique et tableaux)**
- Liste des entretiens**
- Carte de la répartition des établissements scolaire sur le territoire PETR Midi-Quercy**
- Carte des jours et lieu de marché sur le territoire PETR Midi-Quercy**

Liste des communes du territoire

Communes	Maire 2014-2020	Population Municipale 2013	Superficie En km ²	Densité hab/m ²
Caussade	François Bonhomme	6753	45,73	148
Nègrepelisse	Maurice Correcher	5439	49,22	111
Saint Etienne de Tulmont	Vincent Teulières	3719	21,14	176
Albias	Véronique Magnani	3182	21,6	147
Septfonds	Jacques Tabarly	2160	27,05	80
Réalville	Jean-Claude Bertelli	1886	25,09	75
Saint Antonin Noble Val	Gérard Agam	1885	106,12	18
Monclar de Quercy	Jean-Paul Albert	1914	37,75	51
Montpezat de Quercy	Gérard Mounié	1513	44,02	34
Caylus	Christian Maffre	1502	96,79	16
Monteils	Jacques Soulié	1342	12,08	111
Molières	Jean-Francis Sahuc	1245	38,46	32
Montricoux	Fabienne Pern-Savignac	1116	26,44	42
Mirabel	Jacques Pautric	1013	32,07	32
Varen	André Massat	665	23,13	29
Laguépie	Ghislaine Martinez	691	14,86	47
Léojac	Roger Cousserand	1136	12,8	89
Puylaroque	Gilles Vallet	670	35,87	19
Montalzat	Yves Vayssié	666	27,5	24
Vaissac	Francis Delmas	826	37,21	22
Bruniquel	Michel Montet	614	33,2	18
La Salvétat Belmontet	Bernard Pezous	785	18,63	42
Verlhac-Tescou	Michel Regambert	507	22,69	22
Parisot	Alain Iches	574	27,86	21
Saint Vincent	Nadine Quintard	279	16,27	17
Verfeil sur Seye	Daniel Durand	327	18,46	18
Puylagarde	Alain Virolle	339	23,14	15
Saint Projet	Christian Frauciel	293	26,14	11
Castanet	Michel Tabarly	254	22,07	12
Espinas	Daniel Feral	169	16,15	10
Loze	Gilles Bonsang	131	11,05	12
Féneyrols	Brigitte Audouard	158	14,88	11
Auty	Gérard Craïs	140	7,42	19
Saint Georges	Yves Pagès	246	9,09	27
Lavaurette	Nils Passedat	207	13,63	15
La Bastide de Penne	Jean-Michel Roumigüé	131	13,68	9,6
Puygaillard de Quercy	Nadine Brouchet	367	17,4	21
Bioule	Gabriel Serra	1094	20,44	54
Saint Cirq	Guy Rouzies	524	15,96	33
Montfermier	Rémy Soupa	104	6,55	16
Cayrac	Jacques Cousteils	534	6,21	86
Cazals	Max Herviou	234	11,73	20
Ginals	Cécile Lafon	203	24,15	8,4
Lacapelle Livron	Didier Marty	195	13,79	14
Lapenche	Stéphane Larroque	226	8,11	28
Cayriech	Jean-Louis Donnadiou	275	7,59	36
Génébrières	Catherine Darrigan	670	18,45	36
Mouillac	Emeline Lamera	104	9,08	11
Montrosier	Thierry Gautier	27	3,39	8

Liste des cartes

Carte n°1 : Situation du PETR Midi Quercy

Carte n°2 : LE PETR Midi Quercy

Carte n°3 : un territoire encadré par des pôles urbains

Carte n°4 : Aire Urbaine de Montauban

Carte n°5 : Influences urbaines du PETR Midi Quercy

Carte n°6 : Le réseau routier et ferré du le PETR Midi Quercy

Carte n°7 : La répartition de la population dans le PETR Midi Quercy en 2012

Carte n°8 : Les bassins de vie du PETR Midi Quercy

Carte n°9 : La répartition des actifs sur le territoire

Carte n°10 : répartition des effectifs salariés en fonction de la taille des établissements

Carte n°11 : La structuration du territoire par l'offre en emplois et services des bourgs

Carte n°12 : Durée moyenne d'accès aux équipements de la gamme supérieure

Carte n°13 : L'offre en transport collectif sur le PETR Midi Quercy

Carte n°14 : La CCQC

Carte n°15 : La CCQC

Carte n°16 : La CCTV

Carte n°17 : La CCTVA

Carte n°18 : La CCQV

Carte n°19 : La CCQV

Carte n°20 : La CCQRGA

Carte n°21 : Les différents pôles structurants

Carte n°22 : Synthèse des flux intracommunaux

Carte n°23 : Synthèse des flux intercommunaux

Liste des diagrammes, graphiques et tableaux

Diagramme n°1 : La répartition de la population par âge et par communauté de communes

Diagramme n°2 : le tertiaire, moteur de la croissance de l'emploi

Diagramme n°3 : La répartition des entreprises par secteur d'activité

Diagramme n°4 : Nombre d'équipements et de services par gamme pour 1000 habitants en 2010

Diagramme n°5 : Nombre d'actifs travaillant dans leur commune de résidence

Diagramme n° 6 : Nombre d'actifs travaillant dans leur commune de résidence

Diagramme n° 7 : Nombre d'actifs travaillant dans leur commune de résidence

Diagramme n°8 : Nombre d'actifs travaillant dans leur commune de résidence

Diagramme n° 9 : Les modes de transports utilisés sur le PETR Midi Quercy pour les déplacements domicile-travail

Diagramme n° 10 : Les modes de transport utilisés sur le PETR Midi Quercy pour les déplacements domicile-travail (sans la voiture)

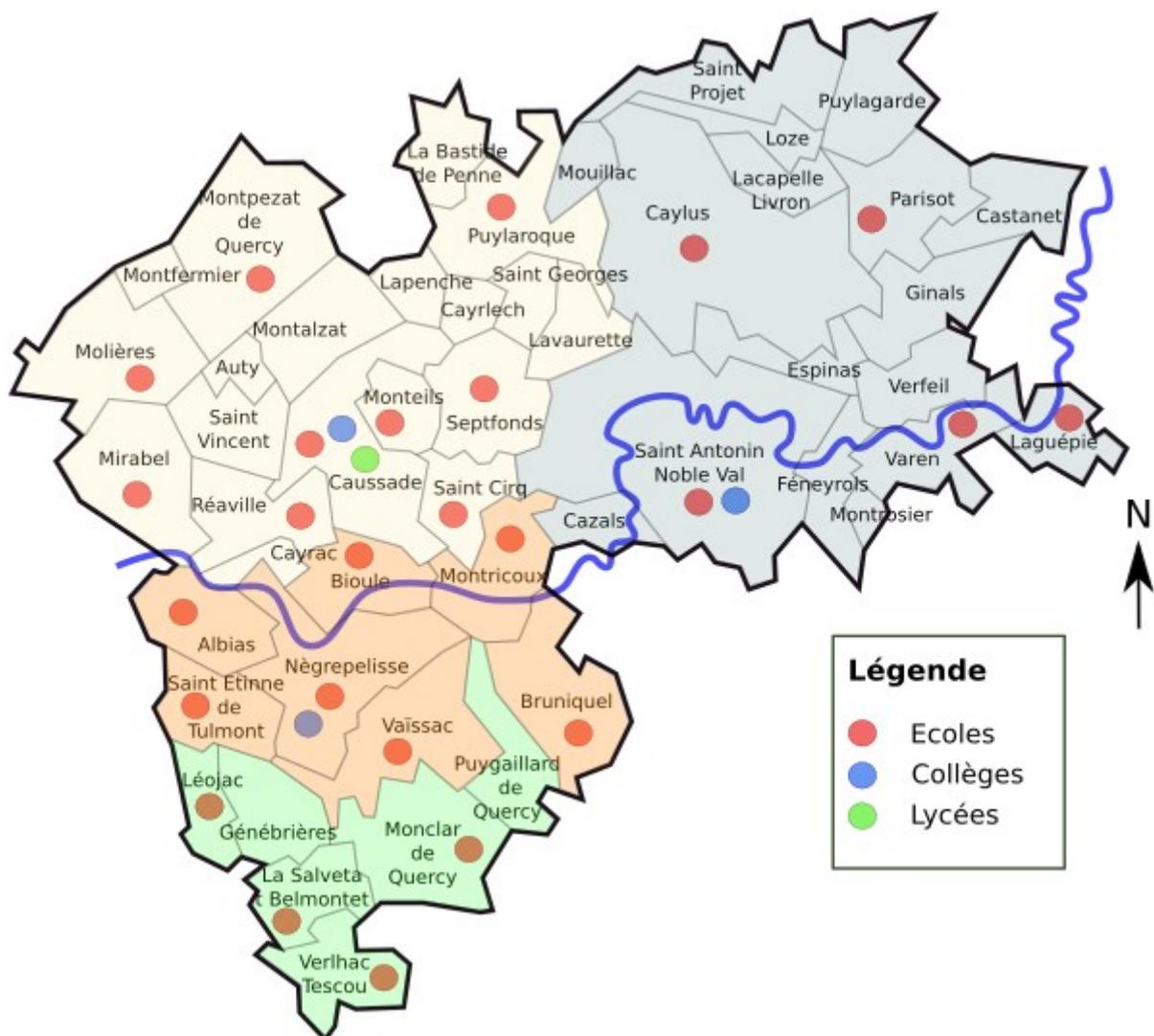
Graphique n° 1 : Fréquentation du TAD de la Communauté de communes Quercy Caussadais

Tableau n°1 : Exemple de facteurs composant les logiques de choix rationnel

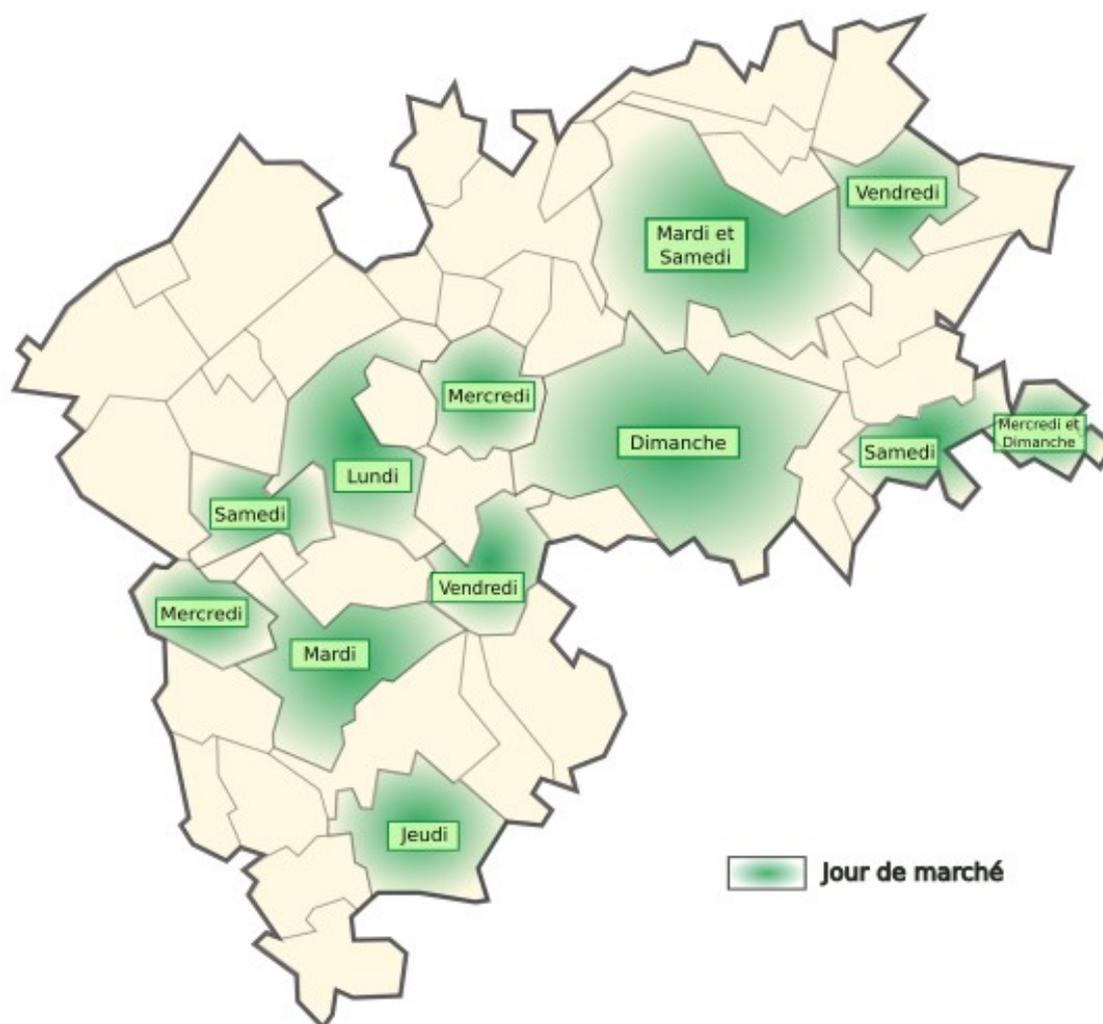
Liste des entretiens menés avec différents acteurs du territoire

Organisme	Date et heure	Sujet de l'entretien	Type d'entretien
Agent du départemental Tarn-et-Garonne - M. François Albert du Conseil	01/04/16 10h	Les lignes d'autocars du PETR Midi Quercy Conseil Départemental du Tarn et Garonne	Entretien téléphonique
Coordinateur enfance et jeunesse de la CCQRGA - M. LÔ Sébastien	04/04/16 9h	Les déplacements loisirs des enfants	Entretien téléphonique
Maison de service public de la CCQRGA - Eléanor Artouste	04/04/2016 16h	Le transport à la demande	Entretien téléphonique
Coordinatrice enfance et jeunesse de la CCTVA - Maryse GORRE	05/04/16 11h	Les déplacements loisirs des enfants	Entretien téléphonique
Coordinateur multi-secteur de la CCQC - M. Christophe Soulié	07/04/16 10h	Les enjeux des mobilités et les projets sur le territoire	Entretien en direct
Association Obabeltut - Mme Céline Lallemand	11/04/16 10h	Transport culturel	Entretien téléphonique
Secrétariat de la CCQV	19/04/16 11h	Les mobilités	Entretien téléphonique

Répartitions des établissements scolaires sur le PETR Midi-Quercy



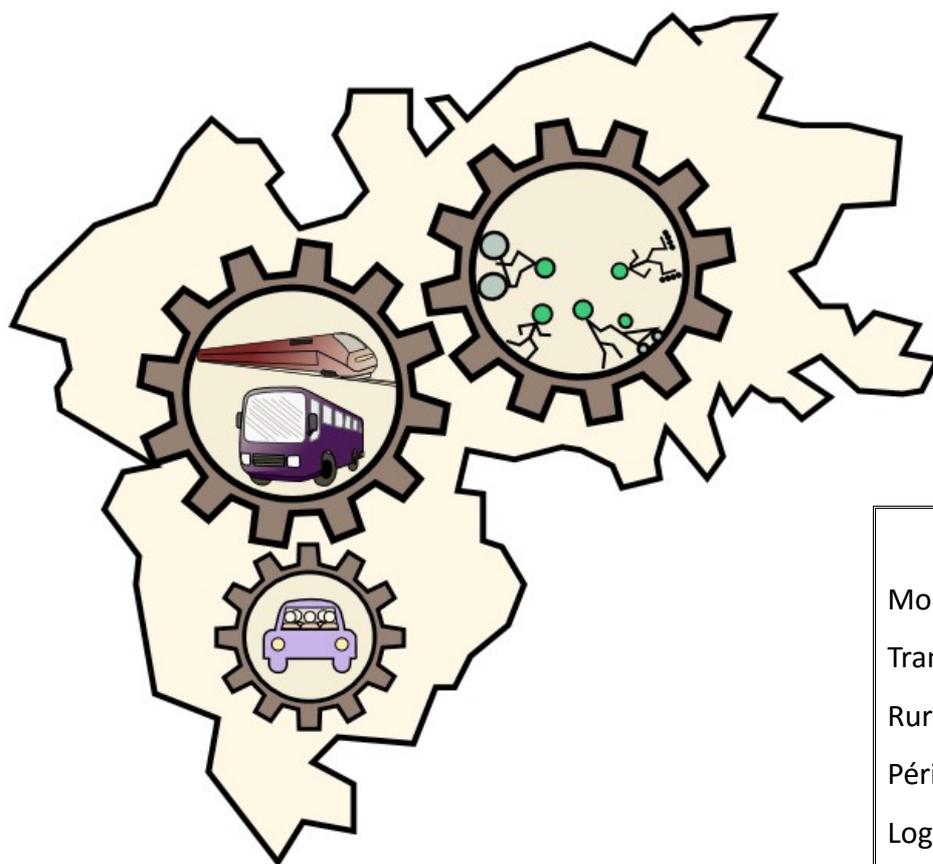
Répartition des jours et lieux de marché sur le PETR Midi-Quercy



La question des transports et l'amélioration des conditions de mobilité sont un enjeu central dans un espace rural en évolution. D'autant plus que de nouvelles populations arrivent chaque année, généralement des ménages actifs avec des enfants. Cela renforce la dynamique économique des territoires et augmente les besoins en matière de services. C'est le cas du PETR Midi Quercy qui rencontre une augmentation de sa population, notamment à l'ouest du territoire, du à la proximité de Montauban.

Pour mieux anticiper l'avenir et mettre en place des modes de transports qui répondent aux enjeux économiques, environnementaux et sociaux, il est important de se saisir des dynamiques qui régissent l'élaboration des pratiques de mobilité.

Ce mémoire a pour objet de donner un aperçu du fonctionnement des mobilités sur le territoire du PETR Midi Quercy, en recensant l'offre de transports, analysant les pratiques des habitants (notamment les déplacements domicile-travail) et en étudiant comment s'opère les logiques de choix modale des usagers. L'objectif est de mieux comprendre le fonctionnement des déplacements afin de mieux envisager les solutions futures.



Mots clés :

Mobilité
Transport
Rural
Périurbain
Logique de choix